Modell Eisen Bahner

MAI 93 DM 4,00
ISSN 0026-7422 2A 11059 E 5/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Entdeckungen auf einem Denkmal:
Das Flügelrad von Sanssouci

Bayerische Gtl 4/4 in H0:
Modell Eisen Bahner TEST **98 812 von FLEISCHMANN**

Bahnhof Potsdam von 1838:
Die Modell-Preußen





SECHS "NEUE" WIKING-MODELLE



6050122 Feuerwehr-RTW



0820116 Opel Senator



1210114 Audi 80



1540116 Mercedes-Benz 230 TE



5480129 HU PAC Sattelzug (MAN)



5100234 Pritschen-Sattelzug (MB)

Sechs interessante Modelle in neuer Gestaltung erwarten Sie im April bei Ihrem Fachhändler. Auch in Zukunft erhalten Sie die aktuellsten Informationen über die neuesten Wiking-Modelle in Ihrem Fachgeschäft und aus den Fachzeitschriften.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach den neuesten Wiking-Modellen!
Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1-3, 1000 Berlin 42

Modell Eisen Bahner

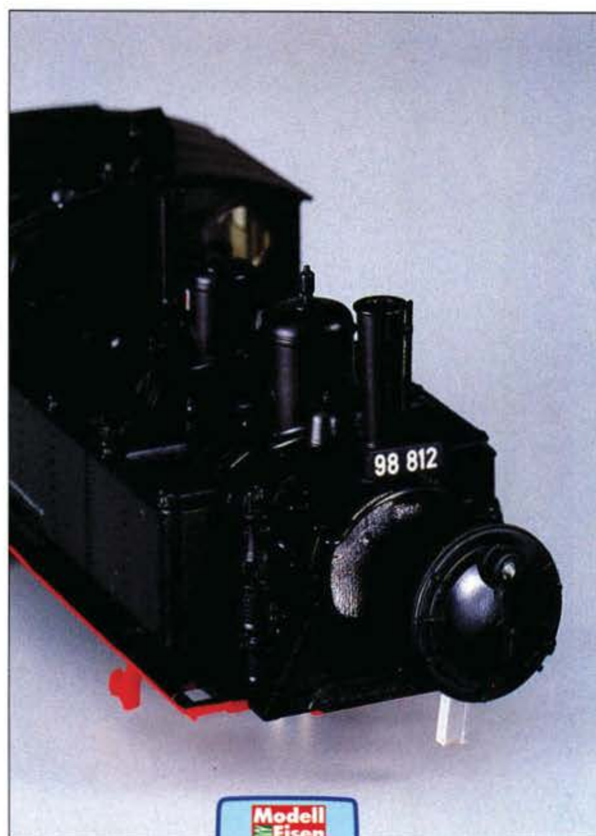
INHALT 5'93



Westernlokomotiven sind die große Leidenschaft des Achim Delang aus Berlin. Er schildert, wie er aus einem Spielzeug-Bodenläufer unserer Tage eine hochwertige Modell-Lokomotive baute – sehr, sehr preiswert. **Seite 48**

VORBILD

MODELL





Auseinandergenommen, geprüft und als nicht zu leicht empfunden: Die bayerische Gtl 4/4 von Fleischmann **Seite 40**

Liebe Abonnenten, bitte keine Mitteilung der neuen Postleitzahlen an den Verlag! Wir stellen automatisch um!

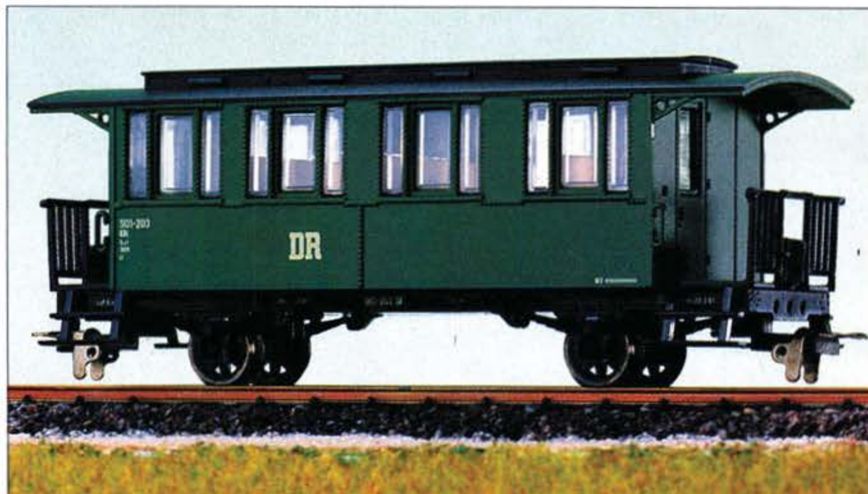
Piko

Wir hatten ein erfolgreiches Gespräch im Haus Piko und berichten darüber auf **Seite 30**

RUBRIKEN

Zum Titelbild:
Einen Großen Bahnhof mit ICE wird es zum Fahrplanwechsel im Mai 1993 in Potsdam nicht geben, obwohl der Anlaß, das 1000jährige Stadtgründungsjubiläum, grandios gewesen wäre. Doch preußische Eisenbahngeschichte kommt nicht zu kurz: Die Modellbahner stellen den Potsdamer Bahnhof von 1838 als Diorama aus, es findet ein Salonwagentreffen statt mit dem 40 Jahre lang verschollenen gewesenen Kaiserwagen, und der BDEF tagt in Potsdam.

Foto: KLAWIAN



Ähnlichkeiten erwünscht
Zeuke TT hat in 1:87 eine Reihe Modelle der Spreewaldbahn herausgebracht. Wie ähnlich sind sie dem Vorbild? Wir haben genau hingeschaut. **Seite 44**

EXKLUSIV!

Die packende Geschichte des Kaiserzuges

Die bewegte Geschichte des historischen Zuges vom Bau in Breslau am Ende des vorigen Jahrhunderts bis heute. Das Sonderheft erzählt von »glorreichen« Zeiten, Exil und Versteckspiel.

Ab 19. Mai im Handel
oder direkt beim Verlag!

SFR 25,00
DM 25,-

Modell Eisen Bahner

ALFRED GOTTWALDT

DER HOFZUG



SR. MAJESTÄT
DES DEUTSCHEN KAISERS,
KÖNIGS VON PREUSSEN

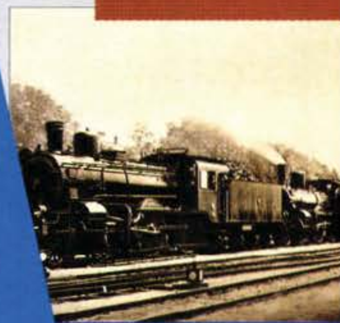


Bisher unveröffentlichte Fotos: der Kaiserzug, wie ihn keiner kennt!



Der Hofzug so, wie ihn der »Reisekaiser« liebte!

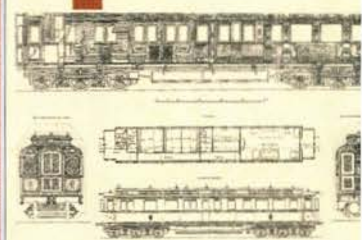
Originalquelle
machen das Sonderhef
zum Lesevergnügen



Das Geheimnis des Salonwagens – wo war er versteckt? Wer wußte Bescheid?



Die original historische
Bauzeichnungen ganz groß zum Aufklappen.



Coupon einfach ausschneiden und absenden an T & M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin

B E S T E L L C O U P O N

☒ Ja, ich bestelle ☐☐ Exemplar(e) vom MEB Sonderheft Nr. 2, »Der Hofzug Sr. Majestät, des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen« zum Preis von je DM 25,00 inklusive Versandkosten.

Ich zahle ☐ mit beiliegendem Verrechnungsscheck ☐ bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (kein Sparkonto) | Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben)

Name des Geldinstitutes

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ | Ort



Datum, Unterschrift

5

MEB Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der MODELL EISENBAHNER, T&M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

- **auf 100 Seiten alles über den Kaiserzug**
- **spannend erzählt, voll überraschender Erkenntnisse**
- **viele bisher unveröffentlichte Originalabbildungen und Textquellen**
- **viel Farbe und 2 extra Klapptafeln**
- **Der Preis: DM 25,00**

Bestellung an:
T & M Verlagsgesellschaft mbH
– Spezialverkauf –
Postfach 11001 · O-1100 Berlin

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

5.5./22.5./5.6. Sonderfahrten
Oschatz–Mügeln Kemmlitz mit sä. IV K. Oschatz ab 9.30 und 13 Uhr.
Info: Traditionsbahn Radebeul e.V., PF 56, 0- 8122 Radebeul 1.

8.5. Sonderfahrt
mit 03 001 bzw. 542.110 Dresden–Ebersbach/Sachs.)– Rumburk mit Anschluß an CDC Dampfzug nach Dolni Poustevna.
12.6. mit Zug und Schiff
Dresden–Freiberg–Nossen–Meißen–Dresden mit 03 001 und Weißer Flotte.
Info: Arbeitsgruppe Sachsendampf e.V., Amonstraße 8, O-8010 Dresden, Tel: 0351/4614100.

9.5. Jazz und Dampf
im Kahlgrund, in der Ivo-Zeiger Halle Mömbris und im Zug zwischen Kahl und Mömbris. Ab Kahl 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr, ab Mömbris 11.45, 14.30 und 17.15 Uhr, mit Dampflok 89 906 und Dampflok Nr. 2.
15./16.5. Tag der offenen Tür
im Bw Hanau mit Lokausstellung und Rahmenprogramm von 10 bis 18 Uhr.
20.5./30./31.5. Dampfzugfahrten
mit 89 906 auf der Kahlgrundbahn. Kahl ab 10 und 14 Uhr, ab Schöllkrippen 13 und 17 Uhr
Info: Dampfbahnfreunde Kahlgrund e.V., Ahornweg 36, W-8750 Aschaffenburg, Tel: 06021/88872.

15.5. Modellbahnausstellung
und 5-Zoll-Kindereisenbahn in AAL Esch von 14 bis 18 Uhr.
13.6. MBM-Clubausflug
nach Aumetz zum Musèe des Mines. Abfahrt in Esch, Dell-Hècht-Schule, 9 Uhr.
Info: Modelleisenbahnclub Bassin Minier Esch-sur-Alzette (Luxembourg), Raymond Heinen, 37, rue Mathias Koener, L-4174 Esch/Alzette.

16.5. Renaissance des Dampfbetriebes
auf der Alten Hauensteinlinie von Sissach nach Läufelfingen, mehrere Pendelfahrten täglich. Fahrpreis Hinfahrt 10 SFR, Hin-u.Rückfahrt 18 SFR., Kinder halber Preis. Weitere Fahrtage: 13.6.; 4.7.; 18.7.; 15.8.; 29.8.; 12.9.; 29.9.
Info und Fahrkartenverkauf: J. Quellmalz, PF 1414, W-8037 Olching, Tel: 08142/13374.

15./16.5. Eisenbahn- und Modellbahnausstellung
zum Jubiläum „70 Jahre Oberweißbacher Bergbahn", in Lichtenhain an der Bergbahn, täglich von 9 bis 18 Uhr. Sonderzug Erfurt–Obstfelder Schmiede (Katzhütte) mit BR 50 und 01.
Info: Jenaer Eisenbahn Verein e.V., Steve Ulrich, Hartmannstr. 2, W-8500 Nürnberg 30.

Museum Sinnsheim
15./16.5. DTM Lauf; 26./27.6. Spur I Treffen; 9./10.10. Modellbautreffen.
Info: Auto + Technik Museum Sinnsheim e.V., Obere Au 2, W-6920 Sinnsheim., Tel: 07261/61116.

16.5. Mit Dampf auf den Brocken
Sonderzug 1. Kl. Berlin–Wernigerode und Nordhausen–Berlin, Schmalspursonderzug Wernigerode–Brocken–Nordhausen.
Info: Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Tel: abends 030/4327817.

19.5. Jungfernfahrt
mit Museumszug ab Kassel-Wilhelmshöhe Süd nach Naumburg, Abfahrt 14 Uhr.
Info: Regional-Museum Naumburger Kleinbahn, Burgstr. 15, W-3501 Naumburg, Tel: 05625/790910.

20.5. Fahrt ins Blaue
mit 50 3606 ab/bis-Wolfsburg, Bewirtung und Tanz im Zug.
22.5. Dampfsonderzug
Wolfsburg–Potsdam und zurück, Salonwagentreffen, Stadtrundfahrt in Potsdam.
29./30.5. Dampfsonderzüge Wolfsburg–Oebisfelde–Salzwedel–Arendsee und zurück zum Altmarktreffen mit 50 3606.
19.6. und 27.6. Dampfsonderzug
von Wolfsburg nach Dänemark, Dampfprogramm in Dänemark, Übernachtung und Verpflegung.
17.7. Dampfsonderzug
Wolfsburg–Lübben (Spreewald) und zurück, Kahnfahrt, Bewirtung und Tanz im Zug.
Info: Oebisfelder Eisenbahnfreunde e.V., K.-Heinz Siebke, Wilhelm-Thomas-Str. 5, W-3170 Gifhorn.

20.5. Dampfschnellzug
Passau–Budweis und zurück mit 01 509. Fahrpreis: Erw. 75,- DM, Kinder 6-15 Jahre 37,50 DM, Familienkarte 2 Erw. u. 2 Kinder 149,-DM. Veranstalter: ÖBB-Nostalgieprogramm der BBD Linz
Info: Passauer Eisenbahnfreunde e.V. PF 2162, W-8390 Passau, Tel: 0851/397216, Fax: 0851/31847.

20.5. Historischer Sonderzug
mit Museums-Ellok 94 279 von Stuttgart nach Regensburg. Anmeldeschluß 10.5.
Info/Anmeldung: IG E 983 07, M. Herold, Dammstr. 4, W-7014 Kornwestheim, Tel: 97154/7340.

20. - 23.5. Seminare über Modellbahn
Mitgliederversammlung der INTERN. ARGE SPUR 0 mit Fahrbetrieb, Flohmarkt, Fahrzeugausstellung. Öffnungszeiten: 20.5. und 22.5. von 10 bis 21 Uhr, 21. und 23.5. 10 bis 14 Uhr.
Info: St. Panske, Bgm-Schmelzing-Str. 88, W-4132 Kamp-Lintfort.

22.5. Modellbahn- und Modellautobörse
im Einkaufszentrum Karussell, CH-8280 Kreuzlingen von 7.30 bis 17 Uhr. Gleiche Veranstaltung am 6.11.
Info: M. Herzog, Bachweg 1, CH-8274 Tägerwillen, Tel: 0041/72/691215.

29.5. Sonderfahrt
von Ueckermünde nach Torgelow und zurück. Vsl. Fahrzeugeinsatz: 50 3527, 64 491, 65 1008 und VT 137 099. Weitere Termine: 26.6.; 31.7. mit Fahrzeugausstellung am Bahnhof Torgelow; 28.8.
Info: Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V., Birkenstr. 8, O-2100 Pasewalk.

29./30.5. Preussen-Dampf
Dreiländerfahrt mit 38 1182 von Dillenburg nach Siegen und zurück, 30.5. Pendelfahrten mit 94 1292 nach Breitscheid und Ewersbach. Anreiseermäßigung bis 200 km.
Info: Verein Bw Dillenburg e.V., J. Zotz, Buchenweg 10, W-6340 Dillenburg 3.

29. - 31.5. Dampflokfest
im Dampflokmuseum W-5508 Hermeskeil mit Modellbahnbörse.
Info: Tel: 06503/1204 oder Freiumschlag.

29.5. - 31.5. Festprogramm
in Jöhstadt mit vielen Attraktionen.
Info: IG Preßnitztalbahn, Jürgen U. Ebel, Voßhof 1, W-4404 Telgte, Tel: 02504/2510.

29.5. - 31.5. Fahrzeugausstellung
in Bergneustadt, Pendelverkehr zwischen Dieringhausen und Bergneustadt, Modellbahnausstellung Spur 1-Team Hagen e.V.
Öffnungszeiten Eisenbahn-Museum: Sa. 9 bis 18 Uhr, So. 10 bis 17 Uhr.
Info: Eisenbahn-Museum Dieringhausen, Hohler Str. 2, W-5270 Gummersbach-Dieringhausen, Tel: 02261/78060

29. - 31.5. Modulanlagenausstellung
in der Grundschule am Ebersberg W-3257 Springe, nähe Bahnhof. Öffnungszeiten: Sa. 12 bis 18 Uhr, So. 10 bis 18 Uhr, Mo. 10 bis 17 Uhr. Eintritt Erw. 3,- DM, Kinder bis 10 Jahre 1,50 DM.
Info: MIG 88 Modulbau, Gerd-Ulrich Rode, Zum Mühlenberg 2, W-3003 Ronnenberg

29. - 31.5. Kirnitzschtalbahn
Fahrt von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall mit hist. Straßenbahnwagen. Weitere Fahrtage: 26./27.6., 31.7./1.8., 28./29.8.; 25./26.9.
Info: Verein „Freunde des Eisenbahnwesens Verkehrsmuseum Dresden e.V.", Joachim Richter, Neubertstr. 23, O-8019 Dresden.

29.5. Steilstreckenrundfahrt
mit 94 1292 auf den Strecken Boppard–Emmelshausen und Linz–Kalenborn. Abfahrt und Ankunft: Koblenz Hbf.
12.6. Eifeldampf
Koblenz–Andernach–Mayen–Daun–Gerolstein–Kyllburg–Trier, über Moselbahn nach Koblenz.
13.6. Köln–Euskirchen–Jünkerath–Gerolstein–Prüm –Pronsfeld–Köln.
Info: Arbeitskreis Eifelbahnen, Jörg Petry, Auf dem Weiters 3, W-5539 Walsdorf/Eifel.

5./6.6. Frankfurter Feldbahnfest
von 10 bis 17 Uhr. Eintritt/Fahrpreis: Erw. 2,- DM, Kinder 1,- DM, Familienkarte: 10 DM.
Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt/Main 90, Tel: 069/709292.

5./6.6. Dampfmaschinentreff
auf dem Gelände des Museums Schloß Blankenhain. Anmeldung erforderlich. Veranstalter: IG Gartendampfbahn Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Thüringen und Schloß Blankenhain, Tel: 036608/321, Fax: 036608/321/322.

10.-13.6. FREMO-Regionaltreffen Franken
in W-8721 Schwebheim bei Schweinfurt.
Info: Udo Böhnlein, Albrecht-Dürer-Str. 9, W-8726 Gochsheim, Tel: 09721/63973.

10.-13. 6. Plandampf
mit 91 134 von Bergen nach Lauterbach vor Personen- und Güterzügen. Von Putbus nach Göhren Güterzüge und Gmp mit den Loks 99 4801, 99 4802 und 99 4652. Fahrpreise: 4 Tage 200.-DM, Einzeltag 60.-DM. Monatseinkommen unter 1000 DM 150.-DM, Einzeltag 40.-DM, gewerbl. Videofilmer 2000 DM. Einzahlungen auf Konto 105024153, BLZ 130 965 57, Sparda Bank Greifswald, Einzahlungsschluß: 15.5.
Info: Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahn, Binzer Str., O-2353 Putbus.

19.6. Dämmerstunden
und Eisenbahnromantik zur Sommersonnenwende mit Dampflok 38 2267 im Betrieb, Fahrzeugausstellung u.v.m. von 19.30 bis 23 Uhr, Kassenschluß: 21 Uhr.
Info: Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, W-4630 Bochum 5.

19. /20.6. Bahnhofsfest
in Rittersgrün mit umfangreichem Rahmenprogramm.
Info: Eisenbahnförderungsverein Rittersgrün, Kirchstr. 4, O-9444 Rittersgrün.

26/27.6.X. Gartenbahntreffen
im Heimatmuseum Werdau. Öffnungszeiten: Samstag 13 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis17 Uhr. Einzahlung an: Wolfgang Otto, Crimmitschauer Str. 86, O-9624 Langenhessen.



Die Modell-Preußen

Am 29. Oktober 1838 fuhr zum ersten Mal eine Eisenbahn von Berlin nach Potsdam und eröffnete damit ein bedeutsames Kapitel preußisch-deutscher Eisenbahngeschichte. Genau 150 Jahre später stellten im September 1988 Potsdamer Modelleisenbahner anläßlich der 150-Jahr-Feier dieses Ereignisses ein bemerkenswertes Anlagenteil vor: den ersten Bahnhof Potsdams in der Nenngröße H0.

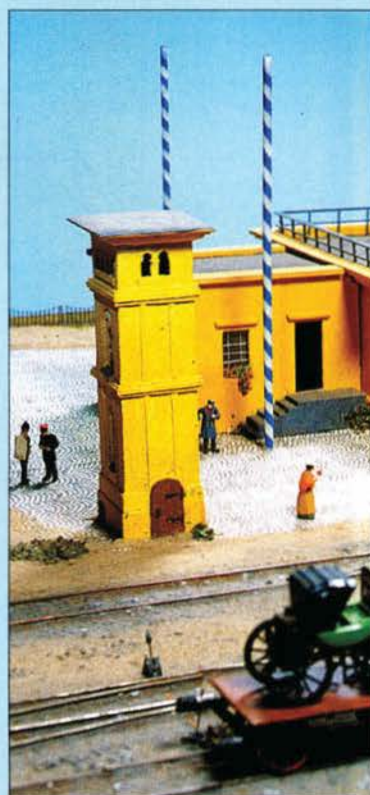
Wer zuerst die Idee hatte, ist heute nicht mehr genau nachzuvollziehen. Das Vorhaben faszinierte uns Modellbahner jedoch von Anbeginn: Die Gestaltung eines Dioramas mit dem „Hof der Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam" um 1838 im Maßstab 1:87! Sehr schnell fanden sich Interessenten für den Anlagenbau, den Bau der Hochbauten und die Nachbildung historischer Fahrzeuge der Berlin-Potsdamer Eisenbahn zu Gruppen zusammen. Die ursprüngliche Idee, das Diorama betriebsfähig zu gestalten und die Züge über zwei Wendeschleifen vorbildgetreu in diesem Bahnhof „Betrieb" machen zu lassen, wurde schon sehr früh verworfen. Zu groß wäre der Aufwand für einwandfrei funktionierende Modelle im harten Ausstellungsbetrieb gewesen, und zu knapp war die zur Verfügung stehende Zeit. Hinzu kamen nicht unerhebliche Recherchen in Archiven und Bibliotheken, denn das vorhandene Material war viel zu wenig aussagefähig, um danach exakte Bauunterlagen anfertigen zu können.

Zwei Jahre dauerte schließlich die gesamte Realisierung des Projekts von der Idee bis zum fertigen Modell, einschließlich der Quellenfindung und -sichtung, der Anfertigung der Bauzeichnungen und des Modellbaus. Und es waren nicht nur Bauunterlagen, die uns zu diesem Thema interessierten. Zusätzlich wurden viele bildliche Darstellungen mit Lupe und Repro-Kamera untersucht sowie Literatur studiert, mußten wir doch über Kleidung, Gebärden und Gepflogenheiten dieser Zeit hinlänglich Bescheid wissen, um das Diorama authentisch gestalten zu können. Daß schließlich bei der Modellgestaltung die Verwendung von Figurengruppen der Firma Preiser dem Diorama erst den lebensechten Touch gab, spricht für die ausgezeichnete Qualität dieser 2 cm großen Figuren.

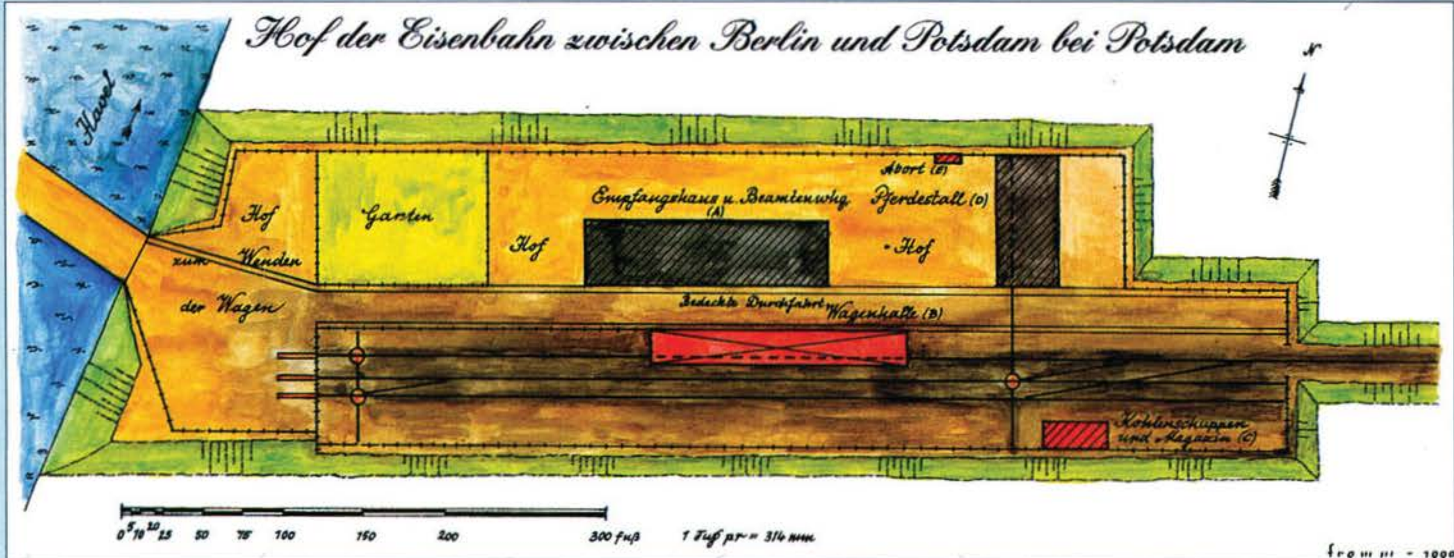
Hintergründe

Grundlage für die Anfertigung der Bauzeichnungen waren Unterlagen von Belliot sowie die in der Tagespresse von 1840 veröffentlichten Umbaupläne des ersten Bahnhofs. Das galt besonders für die Nebengebäude wie Pferdestall und Magazin, über deren Funktion in den ersten Unterlagen, die wir ausgewertet hatten, nichts zu finden war. So stießen wir erst durch diese Quellen darauf, daß nicht alle Zugfahrten mit Dampflokomotiven stattfanden. Die Bewegung einzelner Wagen im Bahnhof und auch auf der freien Strecke sowie Nachtfahrten erfolgten überwiegend mit Pferden, weshalb nicht unbedeutende Dunghaufen das Terrain um den Pferdestall „zierten". Auch der erste Umbau des Bahnhofs erfolgten nicht etwa auf Veranlassung der Bahndirektion, sondern auf Betreiben des Bahnhofswirts, der wegen des gestiegenen Ausflugsverkehrs die Erweiterung der Restaurationsräume verlangte. Der Wechsel der Speisekarte des Bahnhofsrestaurants war eben ein größeres gesellschaftliches Ereignis als der Wechsel des Fahrplans.

So hatten wir uns zum Ziel gestellt, dieses gesellschaftliche und soziale Umfeld des Bahnhofs in jenen Tagen bei der Anlagengestaltung mit zu berücksichtigen. Dabei stellte uns die Bear-



Betriebsamkeit: Soeben ist der Eisenbah
gen verladen, da macht sich die Lokom



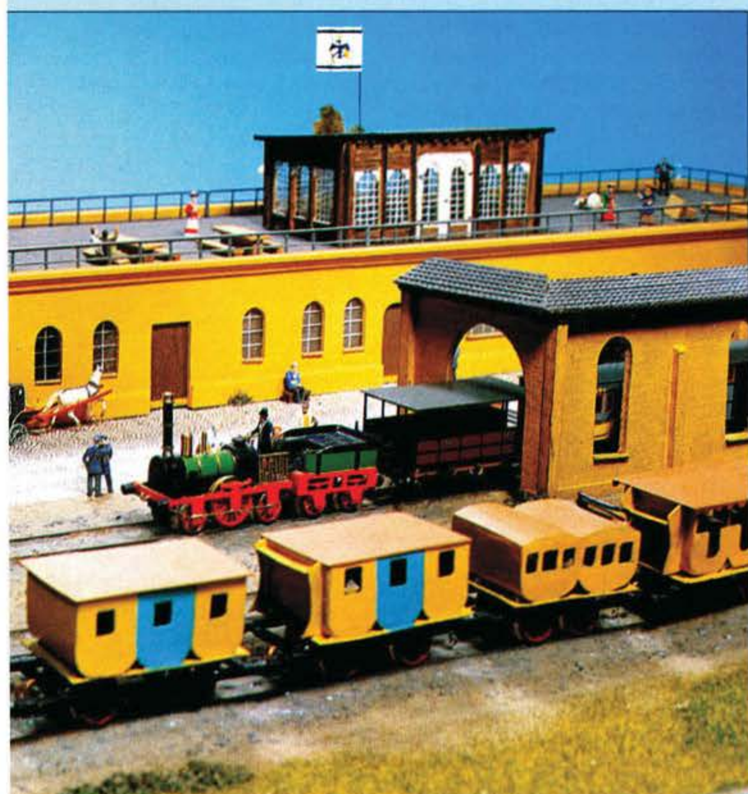
beitung der Originalunterlagen vor ein weiteres Problem: Die Umrechnung von „Ruten" und „Fuß" in das metrische Maßsystem. Wenn wenigstens die „Füße" gleich groß gewesen wären, aber die englischen maßen 350 mm und die preußischen 314 mm! Daß demnach alle Maßangaben für das rollende Material im englischen Fuß (England war schließlich das Mutterland der Eisenbahn) und für die Bahnanlagen in preußischen Fuß verstanden werden mußten, machte uns die Arbeit auch nicht leichter. Doch mit Hilfe moderner Rechentechnik hielt sich der mathematische Aufwand in erträglichen Grenzen.

Untergründe

Transportabel sollte unser Diorama werden und deshalb außerordentlich stabil und verwindungssteif; bei einer Fläche von etwa 1,5 m² kein leichtes Vorhaben. Indes drängte die Zeit, und so mußten die Projektunterlagen schleunigst in die Tat umgesetzt werden. Kurze Absprachen über Material und Bauweisen leiteten eine Phase eifriger Heimarbeit ein. Da unsere Clubräume und deren Ausrüstung keine großen Gemeinschaftsaktionen zuließen, mußte weitgehend auf die eigenschöpferischen Potenzen der Mitglieder gebaut werden. Und wir taten recht daran, auf sie zu



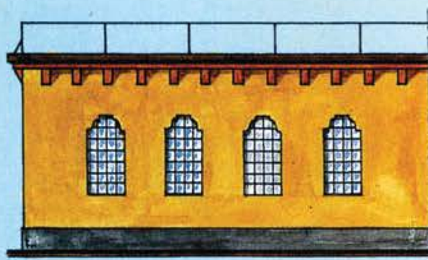
Beweglichkeit: Obwohl die Schleppzungenweichen ihre erste Bewährungsprobe auf dem Bahnhofsgelände bestanden haben, ist ihr Bau und Unterhalt sehr aufwendig. Viel einfacher ist hingegen der Betrieb mit Drehscheiben.

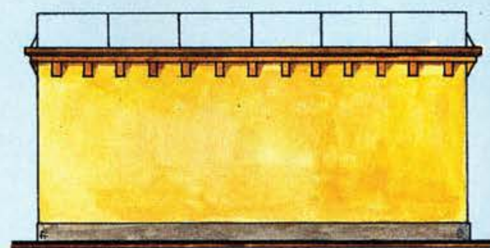


Berlin angekommen. Die Kutsche der Kronprinzessin ist noch auf dem Plattenwa-
ASUS schon wieder auf den Weg nach Berlin.

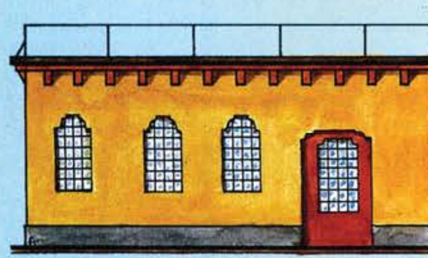
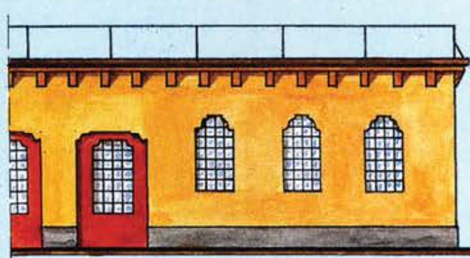


Ländlichkeit: Der Bahnhof liegt vor den Toren der Stadt inmitten ländlicher Idylle. Nur wenn sich die Lok nähert, halten die Gören inne mit Spielen.





Nordansicht (Hofseite) *Westansicht*

Südansicht (Bahnsteigseite) *Ostansicht*

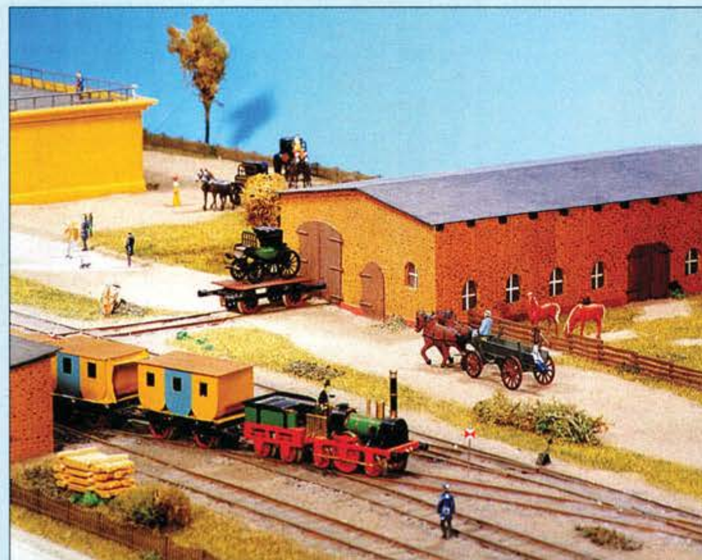
Ansichten des Empfangshauses und Beamtenwohnung. Das Gebäude war im Original imponierende 94 m lang (Maßstab 1:2,5).

bauen: Jeder gab sein Bestes, und im Laufe der Zeit entwickelte sich geradezu ein ehrgeiziger Wettbewerb, alles zur vollsten Zufriedenheit zu gestalten. Am schwersten hatten es die Fahrzeugbauer. Sie konnten kaum auf Vorhandenes zurückgreifen, und außer den Radsätzen der Wagen mußten alle Teile in Einzelanfertigung aus Messingblech hergestellt werden. Für das Lokomotivmodell mußten sogar die Räder „aus dem Vollen" gearbeitet werden, da keine handelsüblichen Adäquate vorhanden waren – man schrieb schließlich das Jahr 1988.

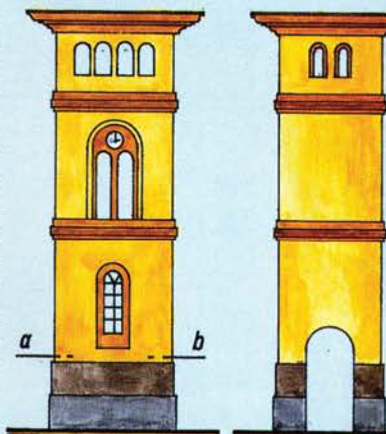
Inzwischen sind die feierlichen Tage von 1988 vorüber. Und mit ihnen die Euphorie des Modellbaus an unserem Diorama, die unsere kleine Truppe so trefflich zusammengehalten hat. So wie das Diorama auf dem Werkstattboden eines unserer Modellbahnfreunde verstaubte, drohte auch der Elan unserer Clubmitglieder Patina anzusetzen.

Die Tausendjahrfeier unserer Landeshauptstadt Potsdam forderte indes auch die Mitglieder unseres Clubs heraus. Eine große Modelleisenbahnausstellung hat die Höhepunkte zu den Feierlichkeiten im April angeführt und unserer kleinen Gemeinschaft neuen Auftriebe verliehen. Natürlich war auch unser Diorama vom ersten Potsdamer Bahnhof ausgestellt und hat so einige Besucher angeregt, es auch einmal mit historischen Motiven zu versuchen – ein reizvolles Thema ist das allemal, dem außerdem durch die heute zur Verfügung stehenden Materialien, Technologien und Figurengruppen ein weites Feld eröffnet wird.

Dieter Voigt



Gemütlichkeit: Wegen des hohen Anteils an Pferden gehörte zu dem Areal des Potsdamer Bahnhofs auch ein Pferdestall mit Koppel. In diesem Gebäude wurden auch die Kutschen entladen.




◂ *Schnitt a-b*



Der Uhrenturm, Wahrzeichen des Bahnhofs und Mahnung zur preußischen Pünktlichkeit (Maßstab 1:2).

Modellbahn-Club Potsdam e.V.

Der Modellbahn-Club Potsdam e.V. ging aus der im Juni 1972 gegründeten Arbeitsgemeinschaft 1/32 des DMV hervor. Das Gemeinschaftsleben bestand seinerzeit aus regelmäßigen Zusammenkünften mit eifrigem Erfahrungsaustausch.

1975 erhielten die Potsdamer im Gegenzug für eine geplante Schaufensteranlage in einem Modellbahngeschäft der HO einen Arbeitsraum. Zwar wurde aus der Schaufensterausstellung nichts, aber jedes Jahr zur Weihnachtszeit wurde diese Anlage der Öffentlichkeit vorgeführt. Außerdem reparierten die Mitglieder häufig in den beiden Potsdamer Modellbahngeschäften Modellfahrzeuge. Ein weiteres Betätigungsfeld fanden die AG-Mitglieder in der Übernahme von Reinigungs- und Pflegearbeiten von Fahrzeugen der DR im Bw Wustermark – eine kleine Aufbesserung des gemeinschaftlichen Finanzbudgets.

1988: Erste Modelleisenbahn-Ausstellung zu Ostern im Raw unter Beteiligung der Arbeitsgemeinschaften aus Potsdam-Babelsberg, Töplitz, Teltow und Dallgow.

1988 zeigten die Modelleisenbahner im September ihr Diorama vom ersten Potsdamer Eisenbahnbahnhof aus dem Jahre 1838.

1989 begann man, sich aus Platzgründen mit dem Modul-Bau zu beschäftigen und fand Gefallen daran. Erstes Projekt war die Nachgestaltung eines Teilstücks der Brandenburgischen Städtebahn, das aber nicht vollendet wurde. Trotzdem wurde zu Ostern wieder eine Ausstellung veranstaltet.

1990 sah man die Potsdamer Modelleisenbahner traditionell wieder zur österlichen Modellbahnschau. Außerdem griffen sie den Modulgedanken neu auf und arbeiten gegenwärtig an einer Darstellung des Bahnhofs Potsdam Stadt in der Nenngröße TT. Diese Gemeinschaftsanlage befindet sich noch im Bau.

1991 stellte der MEC Potsdam sein historisches Diorama zur Internationalen Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm und später im Bonner Rathaus Hardtberg aus. Die gegenwärtige Mitgliederzahl umfaßt 15 Modellbahnfreunde.

Preußentum und Pünktlichkeit sind eine Einheit. Der Uhrenturm am Eingang des Bahnhofs ist nicht nur Zierde, sondern auch Mahnung für säumige Reisende.

Fotos: KLAWIAN

Das Flügelrad von Sanssouci

König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen (Regent von 1840 bis 1861) beabsichtigte, nördlich und etwa parallel zur Hauptachse von Sanssouci eine Prachtstraße anzulegen, von der aus man – da sie über das höher gelegene Terrain geplant war – einen herrlichen Blick auf die großartige Parkschöpfung Friedrichs des Großen haben sollte. Das Projekt ist nie verwirklicht worden. Nur Teile künden heute noch davon: die Orangerie, das Winzerhäuschen auf dem Weinberg und ein Triumphtor. Nachdem 1847 Lenné die Weinbergterrassen neu angelegt und zwei Jahre später der Königliche Hof-Baumeister Hesse das Winzerhäuschen auf dem Berg errichtet hatte, war das Tor-Bauwerk in Angriff genommen worden.

Das Triumphtor

Anlaß und Thema für das Triumphtor lieferte die 1849 in Baden niedergeschlagene Revolution. Die Unruhen, die 1848 alle deutschen Staaten ergriffen und die Fürstenthrone wanken ließen, waren in Baden besonders stark. Als sich die badische Armee zum überwiegenden Teil auf die Seite der Aufständischen stellte, wurde die Lage kritisch. Daraufhin beauftragte der Deutsche Bund den preußischen Staat als das militärisch stärkste Bundesmitglied, mit Gewalt einzugreifen. Ein preußisches Expeditionskorps unter Führung des Bruders und späteren Nachfolgers des Königs, Wilhelm, marschierte in Baden ein. An Stärke, Ausbildung und Ausrüstung den revolutionären Freischaren und der ehemaligen badischen Armee weit überlegen, brauchte es immerhin sechs Wochen, ehe der Widerstand gebrochen und nach der Kapitulation der Festung Rastatt am 23. Juni 1849 wieder „Ruhe und Ordnung" im Land hergestellt waren. Für diese Ereignisse belegte die Geschichtsschreibung Wilhelm später mit dem wenig ehrenvollen Beinamen „Kartätschenprinz". Aus preußischer Sicht jedoch war der „Badische Feldzug" ein glänzender Sieg und eine heroische Tat Preußens und seiner Soldaten. Als Wilhelm mit seinen Korps zurückkehrte, wurde er als siegreicher Feldherr begrüßt und gefeiert. Das sollte auf dem Triumphtor für die Nachwelt verewigt werden.



Über dem linken Sockel wird die Bedeutung der Telegraphie hervorgehoben.

Flügelrad aus Potsdam?

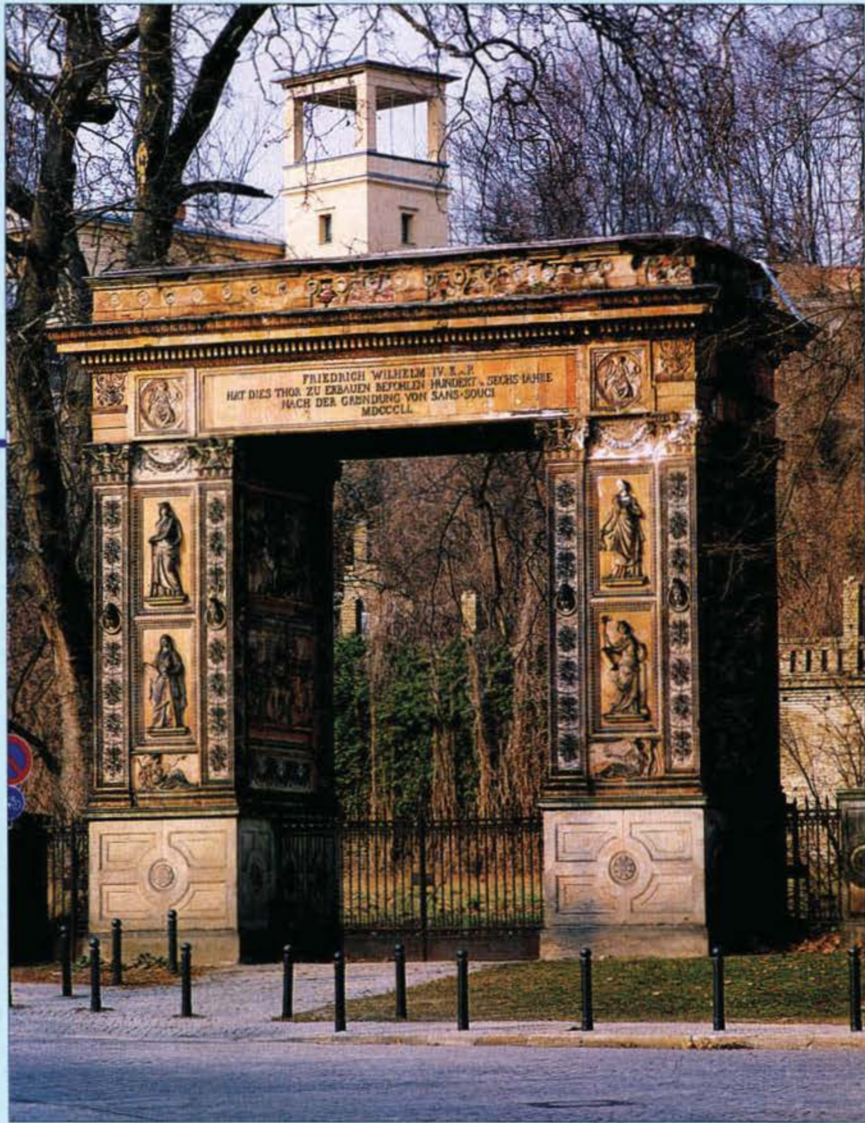
Die Entwürfe stammen vom König selbst, ausgeführt wurden sie von den Bildhauern Schievelbein (Innenseiten) sowie von Bläser und Dankberg (Vorder- und Rückseite). Die Terrakotten stellte die Berliner Firma Feilner her, die durch die Aufträge Schinkels zu großer Meisterschaft und Blüte gelangt war.
Ganz nach klassisch-römischem Vorbild, das den Geschmack des Königs beherrschte, wurde das Triumphtor konzipiert. An den Innenseiten stellen Reliefs den Prinzen Wilhelm als römischen Feldherrn mit Adlerhelm und Vierergespann dar, mit Kriegern ausziehend und vom Volke verabschiedet. Die Gegenseite zeigt seine Rückkehr: als Sieger, die Friedenspalme schwenkend, wiederum mit Kriegern und vom Volke begrüßt. Die Siegesgöttin begleitet ihn im Vierergespann mit erhobenem Lorbeerkranz.
Die Vorder- und Rückseiten stimmen im Aufbau überein: von mit Blumen, Früchten, Weinlaub und Trauben (Beziehung zu dem Weinberg) dekorativ verzierten Pilastern eingerahmt, zeigen sie allegorische Darstellungen der Tugenden und Wissenschaften (Vorderseite) sowie Künste (Rückseite) in vier hochformatigen Rechtecken. Den Abschluß nach unten bildet (Vorder und Rückseite gleich) auf jeder Seite eine quergelagertes Rechteck. Das rechte verweist unterhalb der Darstellung der Wissenschaft auf die Eisenbahn. Das Pendent symbolisiert die Telegraphie.

Feuer für Dampfkraft

Beide Einrichtungen werden entsprechend des Gesamtkonzeptes als allegorische Frauenfiguren in antiken Gewändern dargestellt. Die Haltung der Figuren ist formatbedingt: halb liegend. Beide tragen Flügel und Gewänder, die im Vergleich zu allen übrigen durch ihen starken, wallenden Faltenwurf ausgezeichnet sind. Die Allegorie auf die Eisenbahn hält in der linken Hand eine brenndende Fackel als Zeichen für das Feuer, das die gewaltige Dampfkraft hervorbringt. In der rechten Hand hält sie ausgestreckt und von sich weisend ein geflügeltes Rad und weist damit auf die Weiten und Entfernungen hin, die zu bewältigen und zu bezwingen nun möglich geworden sind. Dieses geflügelte Rad, die erwähnten Flügel der Figur selbst und der die brausende Bewegung symbolisierende Faltenwurf sind Hinweise auf die flugartige Geschwindigkeit der Eisenbahn. Das geflügelte Rad in veränderter Form ist später zum weltweiten Symbol für die Eisenbahn geworden.
Ist hier neben der höchstwahrscheinlich ersten Darstellung der Eisenbahn auf einem Denkmal gleichzeitig auch der früheste neuzeitliche Nachweis für die Verbindung dieses Symbols mit der Eisenbahn und damit sein erster Vorläufer? Es ist zu vermuten! Die Erschließung der weiten Räume wird dadurch angedeutet, daß die Figur das geflügelte Rad in Richtung auf eine Meilensäule hält, die am linken Rand der Darstellung gerade noch sichtbar ist. Säulen dieser Art befanden sich im alten Rom auf der Via Appia, am Capitol beginnend. König Friedrich Wilhelm IV. hatte Kopien dieser Säulen anfertigen und auf der Chaussee von Berlin nach Potsdam aufstellen lassen.
Auf der anderen Seite ist die Telegraphie dargestellt. Die Figur ähnelt hier in ihrer Haltung, Gewandung und mit ihren Flügeln sehr stark der der Eisenbahn. Sie liegt vor drei Isolatorstangen, die

Ein wenig deplaziert steht es prunkvoll und pompös in der Potsdamer Schopenhauerstraße, und zwar am östlichen Eingang des Parkes von Sanssouci: das Triumphtor. Seine herausragende Besonderheit: Vermutlich wurde hier zum ersten Mal die Eisenbahn auf einem Denkmal dargestellt.

Die Bedeutung dieses Tores ist nur aus seiner Zeit heraus zu betrachten und zu verstehen.



Triumphtor am Eingang zum Park von Sanssouci im Zuge der Schopenhauerstraße, 1993.

durch einen blitzumzuckten Telegraphendraht verbunden sind. Die rechte Hand berührt die erste Isolatorglocke, die linke weist wiederum in die Ferne.

Es ist erstaunlich, daß diese technischen Errungenschaften schon damals für würdig befunden wurden, auf einem Denkmal dargestellt zu werden, das dem Ruhm des „siegesreichen Feldherrn" und der preußischen Armee gewidmet war. Zudem ist noch hervorzuheben, daß beide Darstellungen nicht irgendwo oder versteckt am Rand, sondern an den Hauptsichtflächen und der dem Betrachter nächstgelegenen Stelle angebracht sind. Dafür gibt es mehrere Gründe.

Verfechter der Eisenbahn

Neben rein formalen und gestalterischen Gesichtspunkten scheinen folgende am wichtigsten zu sein: König Friedrich Wilhelm IV. war schon als Kronprinz ein glühender Verfechter der Eisenbahn und hatte ihre umwälzende Bedeutung früh erkannt. Dem Auf- und späteren Ausbau der preußischen Eisenbahnen widmete Wilhelm IV. viel Aufmerksamkeit, unterstützte viele Vorhaben. Später hat er sogar eigene Wünsche und Lieblingsvorstellungen zugunsten der Eisenbahn und damit des Allgemeinwohls zurückgestellt. Er war ein Verehrer und auch Verfechter der Eisenbahn, als sie in ihren Anfängen noch viele Widersacher hatte. So hielt es Preußens König denn auch für würdig, neben Tugenden, Wissenschaften und Künsten der Eisenbahn einen Platz auf diesem Monument der „ewigen" Leistungen einzuräumen.



Über dem rechten Sockel die allegorische Darstellung der Eisenbahn.

Im Dienste des Militärs

Außerdem ist diese Darstellung ein Beweis dafür, daß man Eisenbahn und Telegraphie einen hervorragenden Anteil an dem Zustandekommen des Sieges in dem sogenannten Badischen Feldzuge zumaß. Das Eisenbahnnetz war 1849 im Süden dichter und bereits fortgeschrittener als im Norden. Dieser neuen Möglichkeiten bediente sich die Heeresführung bewußt und mit aller zur Verfügung stehenden Intensität. Mit Hilfe der Eisenbahnen konnten erstmalig gewaltige Truppenverschiebungen in kürzester Zeit und ohne kräftezehrende Märsche vorgenommen werden. Nachschub konnte schnell, sicher und in nie gekannten Mengen herangeschafft werden. Die Telegraphie sorgte darüber hinaus für sekundenschnelle Übermittlung aktueller Informationen und ebenso schneller Rückinformationen und Befehlsweitergaben. Das erste Mal in der deutschen Geschichte hatte hier ein Feldzug unter Einbeziehung neu zur Verfügung stehender technischer Möglichkeiten stattgefunden und neue Maßstäbe gesetzt. Eisenbahn und Telegraphie sind seither in der zivilen wie in der militärischen Nutzung zu wichtigen Elementen der Logistik geworden.

Nach fast 150 Jahren zeigt das Triumphtor äußerlich Spuren der Zeit. Sicher gibt es gerade in Potsdam eine große Zahl älterer und bedeutenderer Baudenkmale, die saniert werden müssen. Bleibt zu hoffen, daß auch das Triumphtor durch ständige Pflege geschützt und dem nagenden Zugriff der Zeit entzogen wird. Denn dieser steinere Zeuge der preußischen Baugeschichte ist zugleich ein weit über Potsdam hinausgehendes Stück Eisenbahndokumentation.

Dr. Ernst-Ekkehard Kornmilch

Quellenangaben
- Giersberg, H.J. und H. Knitter: Potsdam, Stadtführer. 5. Auflage, VEB Tourist Verlag, Berlin und Leipzig 1985
- Haeckel, J.: Eisenbahn und Telegraphie am Triumphtor. Beitrag in der Potsdamer Tageszeitung vom 7. März 1936
- Kornmilch, E.-E.: 150 Jahre Eisenbahn in Preußen. 16teilige Folge in den Brandenburgischen Neuesten Nachrichten, Potsdam, Folgen II, IX, XV und XVI in den Ausgaben Nr. 201, 237, 279 und 283, 1988

MEB BUCHSHOP

Willkommen

Beque
Interess
Wählen

Alfred Gottwald

DER HOFZUG NEU!

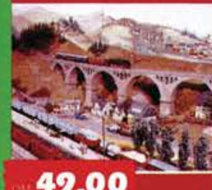
SR. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS, KÖNIGS VON PREUSSEN



Die Geschichte des Hofzugs von Kaiser Wilhelm II.. Der Auftrag, der Bau, die Fahrten des Kaisers, die Odyssee des Wagens im Zweiten Weltkrieg und in der DDR, die Restaurierung in Potsdam. Mehr als 100 Seiten mit vielen historischen, bislang unveröffentlichten Fotos und Dokumenten.

Hoße/Schnitzer/Dahl

LEXIKON DER MODELLEISENBAHN



DM 49,00

Über 1300 Stichwörter, 304 Seiten, 422 Abb., davon 33 in Farbe, 53 Anl., Tab., gebunden, Bestell-Nr. 70755

Erich Preuß

EISENBAHNUNFÄLLE IN EUROPA



DM 36,00

Tatsachen, Berichte, Protokolle, 168 Seiten, 154 Abb. gebunden Bestell-Nr. 70716



DM 16,50

Botho G. Wagner

100 JAHRE MODELLEISENBAHNEN

Die faszinierende Geschichte der Modelleisenbahnen. Von Ur-Opas Blechspielzeug bis zur computergesteuerten Großanlage. Chronologischer Überblick auf mehr als 100 durchgehend farbigen Seiten.

Uhr mit Werbewürfel, HO und N DM 19,00



LKW W 50 DM 24,90

MODELL EISENBAHNER

…im Modell Eisen Bahner Shop

…nd günstig – der MEB-Shop. Für Sie haben wir …s rund um die Bahn ausgewählt und gestaltet. … in Ruhe aus und bestellen Sie einfach mit dem MEB-Shop-Bestellcoupon.

DM **11,00**
Trabant 601 Kombi

DM **39,90**
Niederbordwagen TT

DM **5,00**
Glasfaserradierer

MEB-SHOP *exclusiv*

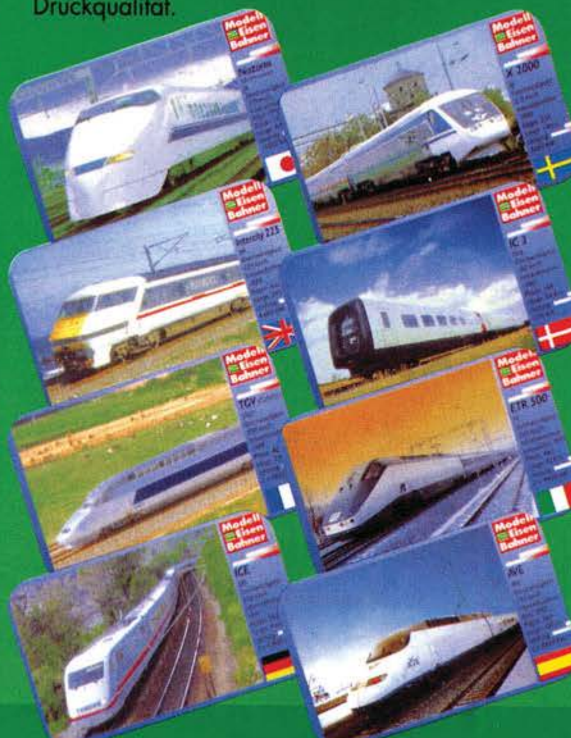
Jede Karte der Komplettserie in monatlicher Lieferung nur



DM **50,00**

TELEFONKARTEN SERIE

Die schnellsten Züge der Welt. Als Telefonkarten zum Sammeln. Speziell für alle Eisenbahnfreunde im MEB-Shop. Bestellen Sie jetzt die limitierte Serie. Ein Zeitdokument der Eisenbahngeschichte in brillanter Druckqualität.



MEB Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der MODELL EISENBAHNER, T&M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

B E S T E L L C O U P O N

Ich bestelle aus dem MEB-Shop:

Vor- und Zuname

Straße, Hausnummer

☐ O ☐ W PLZ Ort

Ich zahle bequem und einfach per Bankeinzug:

Kontonummer (kein Sparkonto) Bankleitzahl

Name des Geldinstitutes

✘ Datum, 1. Unterschrift

MEB Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der MODELL EISENBAHNER, T&M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

✘ Datum, 2. Unterschrift

STÜCK	ARTIKEL	EINZEL-PREIS	GESAMT-PREIS
	Lexikon der Modelleisenbahn	49,00	
	Eisenbahnunfälle in Europa	36,00	
	Uhr mit Werbewürfel in **H0**	19,00	
	Uhr mit Werbewürfel in **N**	19,00	
	Trabant 601 Kombi	11,00	
	Niederbordwagen TT	39,90	
	LKW W 50	29,90	
	Glasfaserradierer	5,00	

Zzgl. Porto und Verpackungspauschale DM 5,00. Ab DM 50,00 Bestellwert Porto u. Verpackung frei.

STÜCK	ARTIKEL	EINZEL-PREIS	GESAMT-PREIS
	Der Hofzug Sr. Majestät...	25,00	
	100 Jahre Modelleisenbahnen	16,50	
	Das MEB-Fahrzeuglexikon	28,00	
	Komplettserie Telefonkarten	400,00	

8 verschiedene Motive. Auslieferungszeitraum April bis November 1993. Ich erhalte alle bereits erschienenen und weiter monatlich eine Telefonkarte. Monatliche Zahlung nach Lieferung.

DAS FAHRZEUGLEXIKON



Einzigartig – und nur für MEB-Leser. Das Fahrzeuglexikon zum Sammeln und Archivieren. In jeder Ausgabe vom MEB finden Sie vier weitere Karten mit historischen Lokomotiven oder High-Tech-Triebwagen. Sie erhalten die ersten 118, inklusive 16 nicht veröffentlichter Karten – zum Starten für nur

DM **28,00**

Neubaustrecken der DB



Zwischen Han
nover und Würz
burg befinde
sich Deutsch
lands längste
Tunnel. Es is
der Landrücken
tunnel bei Sinn
tal-Mottgers mi
einer Länge vo
10 773 m. Da
höchste Bau
werk der Neu
baustreck
(NBS) ist di
95 m hohe un
986 m lang
Rombachtal
brücke nördlic
von Fulda

Südlich von Kassel: ICE 401 007 verläßt den Landrücken-Tunnel.



Auf der NBS werden nur InterCity-Knotenbahnhöfe angefahren. Dazu zählen Hannover, Göttingen, Kassel, Fulda und Würzburg. Bezogen auf die Streckenlänge von 327 km bedeutet dies im Durchschnitt erst einen Halt nach über 80 km Fahrstrecke.

Hinzu kommen jedoch acht Überholbahnhöfe im Abstand von 15 bis 30 km. Die Betriebsbahnhöfe (Bbf) befinden sich u.a. in Orxhausen (bei Northeim) und Burgsinn. Am Anfang und am Ende eines jeden Bbf befinden sich sogenannte Überleitstellen; damit können die Züge vom rechten auf das linke Gleis und umgekehrt übergeleitet werden. Weiterhin gibt es Überholgleise, in denen Züge, die überholt werden sollen, abgestellt werden. Ebenfalls möglich sind fliegende Überholungen. Der zu überholende Zug muß dann an einer Überleitstelle auf das andere Gleis geleitet werden. Dazu sind im Durchschnitt alle 7 km derartige Überleitstellen vorgesehen. Bbf erhalten je nach Anzahl der Weichen ein größeres oder kleineres Betriebsgebäude. Im Endzustand werden diese Anlagen grundsätzlich fernbedient. Burgsinn z.B. ist 2,7 km lang und somit ein großer Überholbahnhof. Vorhanden sind hier drei Überholgleise und ein Abstellgleis.

Die Kosten

Nach dem Preisstand vom 1. Januar 1985 beliefen sich die Gesamtkosten der NBS Hannover–Würzburg auf 11,1 Milliarden Mark, davon entfielen 300 Millionen DM auf die beim Betriebsbahnhof Rohrbach beginnende Verbindungskurve Nantenbach zur alten Strecke Frankfurt (Main). Der Südabschnitt Neuhof–Würzburg (83 km) verschlang allein 2,5 Milliarden DM; die anteiligen Baukosten betrugen 2,3 Milliarden DM, wogegen der Grunderwerb nur mit 200 Millionen DM zu Buche schlug.

Am 25. Mai 1985 wurde im 150. Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahn mit der gleichzeitigen Ausfahrt des von der Lokomotive 103 111 gezogenen Sonder-IC-Zuges „Jäger von Kurpfalz" und des ADLER-Zuges um 10.45 Uhr aus dem neu erbauten Bahnhof Mannheim-Waldhof die gerade fertiggestellte Riedbahnstrecke (WER) durch das Mannheimer Hafengelände zum Hauptbahnhof eingeweiht. Seitdem entfällt in Mannheim das Kopfmachen der Schnell- und InterCity-Züge, die, von Frankfurt (Main) kommend, weiter nach Stuttgart bzw. Karlsruhe fahren. Bis zu 20 Minuten Fahrzeit konnte dadurch eingespart werden.



Überflüssigen Schotter saugt die im Gleisbauzug befindliche Planierfräse ab.

Danach folgte die Inbetriebnahme des Teilstückes Mannheim–Graben-Neudorf. Es gehört sowohl zur NBS Mannheim–Stuttgart als auch zur Ausbaustrecke (ABS) Mannheim–Karlsruhe–Basel und ging bereits zum Sommerfahrplan 1987 in Betrieb.

Der Lärmschutz

In Mannheim zweigt die NBS südlich vor dem Rangierbahnhof mit einer Brücke über den Containerbahnhof ab, bevor der 5380 m lange Pfingstbergtunnel erreicht wird. Dieser „Tunnel" ist zum größten Teil praktisch eine rechteckige lange Beton-Umhüllung, die aus Lärmschutzgründen entstand. Zwischen Betriebsbahnhof Hockenheim und Neulußheim verläuft die NBS parallel zur ebenfalls neu trassierten Rheintalbahn. Hockenheim ist zugleich Verknüpfungsbahnhof zwischen der alten und der neuen Strecke.

Vom 29. August abends bis zum 1. September 1986 früh wurde die Strecke Schwetzingen–Graben-Neudorf gesperrt, und alle Fern- und Güterzüge wurden über die parallel verlaufende Strecke Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg–Mannheim umgeleitet sowie Vorortzüge durch Busse ersetzt. Südlich der Bahnhöfe Hockenheim und Neulußheim verband man die alten Strecken direkt mit der neuen Rheintalstrecke, so daß vom 1. September 1986 an alle Züge über die neue Trasse geführt werden konnten; die alte Trasse entfiel.

Mit dem Bau der NBS Mannheim–Stuttgart wurde erst recht spät begonnen.

Am 20. August 1976 war der erste Spatenstich, und der Nebenwegtunnel der Streckenabzweigung zur Strecke Stuttgart–Bretten konnte erst am 28. November 1986 angeschlagen werden. Grund für die Verzögerungen waren etliche Einsprüche von betroffenen Bürgern und selbsternannten Umweltschutzorganisationen. Kurz vor Graben-Neudorf zweigt die NBS nach Stuttgart von der Ausbaustrecke nach Basel südöstlich ab, um nördlich von Bruchsal durch den Kraichgau direkt durch den 6800 m langen Freudensteintunnel über die 1044 m lange Enztalbrücke bei Enzweihingen und durch den 3303 m langen Rollenbergtunnel zu gelangen. Eröffnet wurde die 99 km lange Teilstrecke im Juni 1991, nachdem der Abschnitt Mannheim–Abzweig bei Graben-Neudorf bereits im Mai 1988 in Betrieb gegangen war. Im Gegensatz zur Nord-Süd-NBS (Hannover–Fulda–Würzburg) ist diese NBS aufgrund der verwendeten Mindestradien, die im Mannheimer und Stuttgarter Stadtbereich oft nur um 1000 m liegen, nicht durchgehend für 250 km/h, sondern teilweise nur für 140 und 160 km/h zugelassen.


Auf einem gerade fertiggestellten Gleis schieben die Lokomotiven 211 381, 211 026 und 215 130 einen Schwellenzug in Richtung Baustelle.

Der Gleisbau

Zum Bau völlig neuer Trassen sind Planierfräsen zum Glätten des Schotters erforderlich. Sie sind ebenso Bestandteil des Gleisbauzuges wie der Verlegekeil. Er nimmt mit Spezialhaken die Schienenprofile links und rechts auf und biegt sie langsam wieder nach unten und zur Mitte hin. Dahinter läuft eine Schwellenverlegemaschine, die die Schwellen im Abstand von meist 60 cm komplett mit Klammer und Schraube auslegt. Sobald die Schienenprofile im richtigen Abstand liegen, werden sie mit den Schwellen lose verbunden.

Der Schwellenzug folgt dem Gleisbauzug, er wird von bis zu drei Dieselokomotiven geschoben. Bis zu 27 Spezialschwellenwagen können so befördert werden. Am Gleisbauzug befinden sich immer nur 9 Wagen, die restlichen verbleiben im Schwellenzug. Mit dem Gleisbauzug kann pro Tag etwa 3 km Oberbau entstehen. Nachdem die Gleise verlegt sind, werden sie zusammengeschweißt. Auf längeren Brücken müssen Dehnungsgleise eingefügt werden. Das sind Spezialgleise, die jeweils spitz aufeinander zulaufen und sich ausdehnen können, ohne einen zu großen Spalt zu hinterlassen. Um Geräusche zu dämpfen, werden auf Brücken Holzschwellen verlegt.

Danach sind die Gleise mit normalen Nivellierstopf- und Richtmaschinen einzuschottern und zu vermessen. Gleiche Technik verlegt das Gleis nun exakt und gerade. Anschließend werden die Gleisschrauben fest angezogen. Das Gleis kann jetzt abgenommen werden.


Oberleitungs-Revisionstriebwagen 701 010 bei Rohrbach.

Die Oberleitung

Die Oberleitung kann parallel zu den Gleisen montiert werden. Nach Fertigstellung der Mastfundamente, die schon Monate im voraus mit Beton ausgegossen wurden, stellt ein Bautrupp die Betonmasten auf.

Bei Verwendung von Gittermasten – meist sind es Abspannmaste – muß das Fundament besonders sorgfältig gegossen werden, weil hier die Befestigungsschrauben eingesetzt werden. Nach der Abbindezeit kann der erste Mast gesetzt werden. An ihm sind nun Ausleger und die Fahr- bzw. Haltedrahthalter zu befestigen. Dazu sind mehrere Arbeitszüge, teils mit Turmtriebwagen, teils mit schienentauglichen Unimogs, im Einsatz. Hiernach werden die Masten im Fundament ausgerichtet, verankert und endgültig festgeschraubt. Jetzt können die Ausleger ausgerichtet und Fahrdrähte montiert werden.

Neben den Gleisen verlaufen links und rechts Kabelkanäle, die für die Signalisierung notwendig sind. Indusi-Magnete und Leitungen für die Linienzugbeeinflussung kommen hinzu.


Trotz des Fortschritts bleibt Handarbeit nicht aus. Die Schienenschrauben müssen auf Neubaugleisen noch immer per Hand „nachgezogen" werden.

Fotos: K.D. Holzborn

Die Streckenabnahme

Nach den Einzelabnahmen für das Gleis, die Oberleitung und die Sicherungstechnik muß die Strecke insgesamt abgenommen werden. Dazu ist ein Triebfahrzeug erforderlich, das mindestens 20 % schneller fahren kann als die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit es vorschreibt. Die beiden NBS wurden auf 250 km/h ausgelegt, jedoch soll der ICE im Verspätungsfalle 280 km/h fahren können. Daher werden bei der Streckenabnahme 280 km/h + 10 % = 308 km/h zugrunde gelegt.

Der ICE-V 410 001 ist als einziges deutsches Triebfahrzeug für 350 km/h zugelassen. Da dieser jedoch im April 1991 durch einen Unfall vorübergehend ausschied, mußte die gerade begonnene Abnahme der NBS mit der für 280 km/h zugelassenen Lokomotive 103 001 und Meßwagen weiter fortgeführt werden. Deshalb sind die meisten Abschnitte der beiden NBS zur Zeit nur für 250 km/h zugelassen. Lediglich auf der Strecke Fulda–Würzburg ist durchgehend 280 km/h erlaubt, da hier die Abnahmefahrten mit dem ICE-V noch möglich waren.

K. D. Holzborn



Super-Trolley

Vor einem Jahr, im Heft 4/92, erschien im MODELL EISENBAHNER die Titelgeschichte unter der Überschrift „Konzeptionsloses Konzept“. Anhand des ehemals geplanten Trolleybus-Einsatzes in Suhl/Zella-Mehlis wurde versucht, die Verkehrspolitik der DDR zu beschreiben. Leider erhielt das Verkehrsmittel Obus dabei völlig zu Unrecht ein sehr negatives Image. Trolleybusse besitzen aber, unabhängig von den politischen Bedingungen, wie jedes Verkehrsmittel, charakteristische Vor- und Nachteile.

Die Vorteile sind

- Unabhängigkeit vom Erdöl als Primärenergieträger und geringer Energiebedarf (hoher Wirkungsgrad des Elektroantriebs, kein Energieverbrauch an Haltestellen und Ampeln, Möglichkeit der Energierückspeisung),
- Wartungsarmut und hohe Lebensdauer des Antriebs,
- abgas- und ruckfreier, schwingungs- und geräuscharmer Betrieb, insbesondere im Haltestellenbereich,
- hoher Reisekomfort.

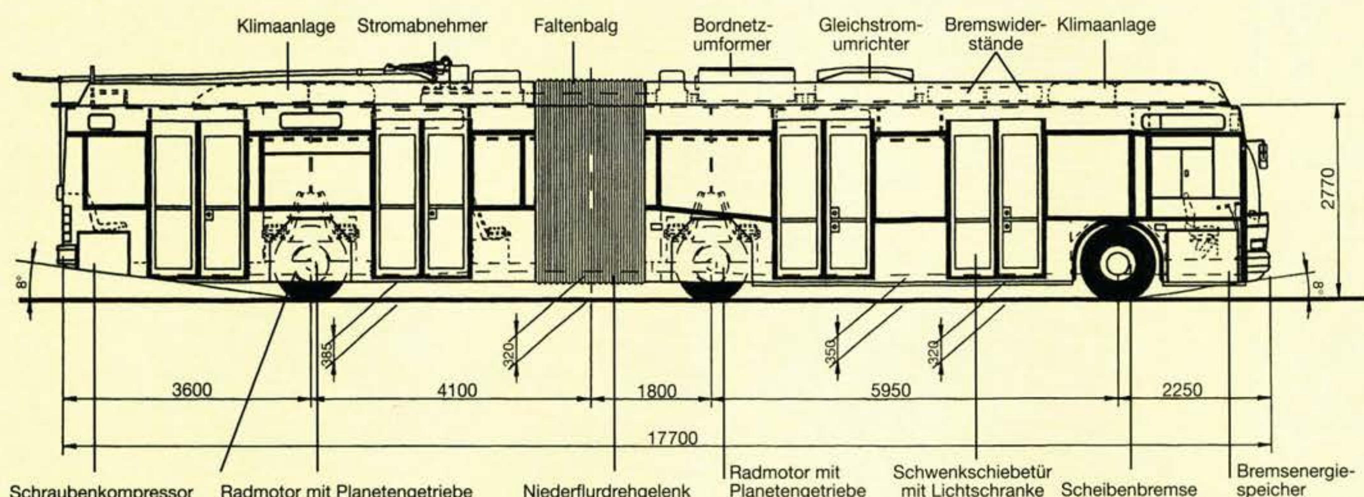
Dem stehen die Nachteile gegenüber, die dem „klassischen“ Trolleybusbetrieb zur Last gelegt werden:

- Hohe Anschaffungskosten für die Fahrzeuge infolge Kleinserienfertigung und Auslegung für eine bis 25jährige Lebensdauer,
- hohe Unterhaltungskosten für das Energieversorgungssystem und Anfälligkeit zu Betriebsunterbrechungen bei Fahrleitungsschäden und Umleitungen,
- Einschränkungen in der Linienführung wegen Fahrleitungsbehinderungen im Straßenraum,
- starre Gebundenheit an das Energieversorgungssystem.

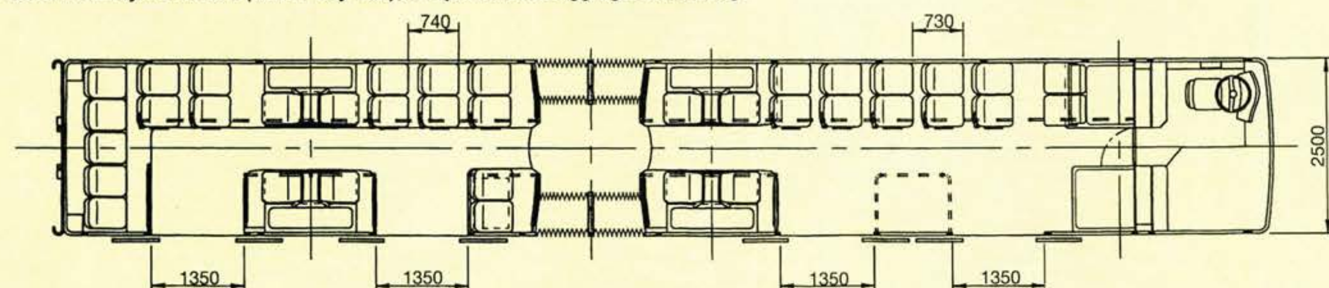
Für das im oben genannten Artikel angeführte Beispiel Suhl treffen alle genannten Vor- und Nachteile zu. Doch mit der Wiedervereinigung stehen heute wesentlich modernere Fahrzeuge zur Verfügung, als sie aus Eberswalde, Hoyerswerda, Potsdam und Weimar bekannt sind.

Im Rahmen einer Ausschreibung der Baseler Verkehrsbetriebe im Jahre 1990 erhielt die Stuttgarter Firma Neoplan den Zuschlag. Die Stuttgarter hatten einen Niederflurgelenkbus mit einer Einstieghöhe von 320 mm an allen vier Türen und mit einer Fußbodenhöhe von 350 bis 400 mm offeriert. Erreicht wurde dieses Konzept durch den Einsatz von Radnabenmotoren.

Das Antriebssystem stammt von der Magnet Motor Gesellschaft in Starnberg. Der MED-Motor (Multipler Elektrischer Dauermagnet-



Gelenk-Trolleybus N 6020 (World-City-Bus), Hauptmaße und Aggregateverteilung.





Die Fahrgastkapazität des „Word-City-Bus“ beträgt 148 Personen, die Höchstgeschwindigkeit 65 km/h, die zulässige Gesamtmasse 25 t und die Dauerleistung 160 kW.

motor) ist kompakt wie eine Trommelbremse und leistet bei 600 Volt 50 kW. Die einzeln aufgehängten und angetriebenen Räder in der Mitte und im Heck des Busses ergeben als Vierradantrieb zusammen 200 kW (Dauerleistung 160 kW). Damit soll der Gelenkzug bei 25 t Gesamtmasse eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erzielen. Da wegen des Einzelradantriebes durchgehende Achsen fehlen, konnte der Niederflurbereich stufenlos über die gesamte Länge des Busses gezogen werden.

Eine weitere Neuerung besitzt das Fahrzeug in Form eines Magnet-Dynamischen Speichers (MDS). Der MDS mit einer Leistung von 110 kW hat zwei Funktionen. Einerseits kann damit eine spannungslose Fahrstrecke von etwa zwei Kilometer überwunden werden, andererseits dient er zur Bremsenergierückgewinnung.

Die von den vier Radnabenmotoren erzeugte Bremsenergie wird in den MDS geleitet und dort mechanisch (!) gespeichert. Rund 50 Prozent dieser Energie können beim nächsten Anfahren wieder den Radnabenmotoren zugeführt werden. Es sind also nur 50 Prozent Energie aus dem Netz nötig, um den Bus wieder auf Liniengeschwindigkeit zu beschleunigen.

Auf den ersten Blick erscheint der Umweg der Energierückspeisung über die mechanische Energie bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen unzweckmäßig. Die Erfahrungen im Nahverkehr zeigen jedoch, daß die Energieübertragung aus Netzbremsung zu anderen Fahrzeugen unter 10 Prozent liegt. Die meiste Bremsenergie wird vom Erzeugerfahrzeug selbst verbraucht (Heizung, Umformer). Durch den Umweg durch die mechanische Energie erhöht sich dagegen die wiederverwendbare Energiemenge beträchtlich. Außerdem werden die Stromspitzen zum Anfahren kleiner, womit einige Vorteile bei der Auslegung und beim Betrieb der stationären Energieversorgungsanlagen verbunden sind. So futuristisch diese Technik erscheinen mag, ist sie tatsächlich nicht. Der Radnabenelektromotor ist seit 1909 für Lastwagen und der Schwungradspeicher für Strassenfahrzeuge seit den 50er Jahren in Gyrobussen bekannt. Seither sind sie technisch wesentlich weiterentwickelt worden, nicht zuletzt dank elektronischer Steuermöglichkeiten. Ihre Praxistauglichkeit wurde bei den Neoplan-Niederflur-Flughafenbussen in Stuttgart und zwei in München eingesetzten Magnet-Motor-Bussen nachgewiesen. Im Januar 1992 wurde der Neoplan-Trolleybus mit MED-Radnabenmotoren auf dem Internationalen Nutzfahrzeug-Salon in Genf der Öffentlichkeit präsentiert. Von der Firma Neoplan erhielt das Fahrzeug mit der offiziellen Bezeichnung N 6020 NF den Namen „World-City-Bus“. Inzwischen wurde er auch als „Super-Trolley“ bekannt. Der Prototyp befindet sich seit einem Jahr in Basel im Erprobungseinsatz. Der Erfahrungsbericht liegt noch nicht vor. Fällt er positiv aus, so erhält die Trolleybustechnik einen unübersehbaren Impuls. Im Sinne eines umweltfreundlichen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs wäre dies sehr wünschenswert.

Thomas Jähnig



Abbildungen: Neoplan

Zum Überwinden fahrleitungsloser Abschnitte wird dem Super-Trolley ein Energiespeicher in Form eines Batterie-Anhängers mitgegeben.

Termine, Termine !

Mit dem Verbandstreffen des BDEF im Mai in Potsdam ist der Kongreß- und Ausstellungskalender für 1993 keineswegs erschöpft. Wir bringen eine Auswahl anstehender Aktivitäten nebst dem Plan der Eisenbahnfahrzeugausstellung, die vom 15. bis 23. Mai gegenüber dem Bahnhof Potsdam Stadt stattfindet. Das Salonwagentreffen ist auf den 22. und 23. Mai im Raw Potsdam (in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Potsdam Stadt beschränkt.

Der MODELL EISENBAHNER veröffentlicht zu diesem Anlaß ein Sonderheft „Der Hofzug Sr. Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen" zum Preis von 25 Mark. Autor ist Alfred Gottwaldt. Das Heft kann vorbestellt werden und ist im MEB-Pavillon auf der Fahrzeugausstellung sowie auf den Salonwagentreffen zu haben.

9. bis 12. September, Wilhelmshaven:

Modelia '93

Unter dem Motto „Kleine Modelle ganz groß" werden die Eisenbahnfreunde Friesland e.V. in der Wilhelmshavener Stadthalle auf etwa 3.000 m² mit der Messe- und Ausstellungsgesellschaft die erste Modellbaumesse der Küstenregion veranstalten.

Wilhemshaven ist das Zentrum der nordwestdeutschen Küstenregion mit rund 280.000 Bewohnern. Eine im April 1992 durchgeführte Modellbahnausstellung auf nur 500 m² in der Stadthalle Wilhelmshaven zog rund 7.000 Besucher an; der Reinerlös von 1.500.- DM konnte der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger übergeben werden.

Es besteht die berechrigte Hoffnung, daß eine Modellbaumesse mit dem Schwerpunkt Modelleisenbahn, auf der auch verkauft werden kann, einen großen Zuspruch erhalten wird, zumal eine Umfrage ergab, daß für dieses Thema in der Region ein erheblicher Nachholebedarf besteht. Hinzu kommt, daß über die Eisenbahnfreunde Friesland weitreichende Kontakte bis in den Harz und die Niederlande bestehen.

Auskünfte: Jürgen Rode (Eisenbahnfreunde) ab 17.00 Uhr unter (0 44 21) – 5 10 09 oder Dieter Kilian (Messe) unter (0 44 21) – 4 41 94.

18. bis 25. September, Milano:

40. MOROP-Kongreß in Italien

In unserer Berichterstattung über den MOROP-Kongreß in Innsbruck hatten wir bereits auf den bevorstehenden 40. MOROP-Kongreß im Geburtsland des MOROP, Italien, hingewiesen. Wir bitten zu beachten, daß sich der seinerzeit genannte Termin um eine Woche verschoben hat!

Das vorläufige Programm in seinen Hauptpunkten:

Samstag, 18.9.: Anreisebeginn
Sonntag: Ausschußsitzungen; FER-PRESS-Generalversammlung
Montag: Delegiertenversammlung
Dienstag: Historischer Sonderzug nach Laveno, über den Lago Maggiore ins Eisenbahnmuseum „Ogliari" (siehe MEB Heft 3/92)
Mittwoch: Dampfsonderzug von Turin nach Ceres (Nord-Turiner Eisenbahn)
Donnerstag: Eisenbahnanlagen in Mailand; Landesmuseum „Leonardo da Vinci"; Feierliches Abschlußessen
Freitag: Bahnbetriebswerk Verona; Modellbahnfirma LIMA
Samstag: Neapel, Eisenbahnmuseum Pietrarsa; Sorrent, Circumvesuviana-Eisenbahn.

Folgende Kostenpositionen sind einzuplanen:
- An- und Abreise Mailand
- Übernachtungen
- Kongreßgebühr
- Teilnahme an den Exkursionen
- Für die Fahrt Mailand–Neapel gilt der öffentliche Bahntarif.

22. bis 24. September, St. Gallen:

Wintertourismus im Modell

St. Gallen ist bekannt für die MOBAU-TECH und wird sie vom 7. bis 11. September 1994 auch wieder ausrichten. 1993 aber soll zum oben angegebenen Termin eine INFRATOURIST stattfinden, eine Fachmesse für Seilbahnwesen und Bergtourismus.

Was diese Messe mit dem Eisenbahnmodellbau zu tun hat? Die Messeleitung möchte als Illustration Modelle präsentieren. Wenn also jemand über ein verschneites Winterdiorama, eine RhB-Anlage oder über das Modell eines Pistenfahrzeuges verfügt, möge er mit der Messeleitung, Splügenstraße 12, Potfach 220, CH-9008 St. Gallen Kontakt aufnehmen oder einfach telefonieren: (071) 24 85 85. Dazu natürlich die Vorwahl für die Schweiz.

3. bis 7. November, Stuttgart:

Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung 1993

Die vorweihnachtliche große internationale Modellbahnausstellung öffnet ihre Pforten 1993 nicht auf dem Messegalände in Köln, (dort wieder 1994), sondern auf dem Killesberg in Stuttgart. Sie ist verbunden mit der Spielaktiv, der Modellbau Süd und der Hobby + Elektronik '93.

Der BDEF wird wieder die besten ausgestellten Anlagen prämiieren. Zur Teilanhme kann sich jeder Verein und jede Einzelperson bewerben. Dazu gehören eine Beschreibung der Anlage (Bilder, Gleisplan, Maße) sowie eine Transportkostenaufstellung und die Anzahl der Begleitpersonen. Bewerbungsschluß ist der 15. Mai über die Adresse BDEF AG Messe, Karl-Friedrich Ebe, Uhlmannstraße 11 a, W-5860 Iserlohn-Sümmern.

9. bis 17. Oktober, Luzern:

Eisenbahn-Modellbautage '93

Im Mittelpunkt der 12. Eisenbahn-Modellbautage im Verkehrshaus der Schweiz stehen der Internationale Modellbauwettbewerb, eine Rollmaterialausstellung, ein Baupanorama, ein Eisenbahn-Videorama. Ferner gibt es Fachvorträge zu Modell- und Vorbildthemen.

Beim Eisenbahn-Modellbahnwettbewerb sind der Preis des Verkehrshaus und ein Sonderpreis ausgesetzt. Dafür wurde ein Faltblatt aufgelegt, in dem die Bedingungen und ein Anmeldeformular enthalten sind. Interessenten wenden sich bis 1. Juni an das Verkehrshaus der Schweiz, Eisenbahn-Modellbautage, Lidostraße 5, CH-6006 Luzern.

Für die Langzeitplanung:

MOROP-Kongreß 1994 in Norwegen

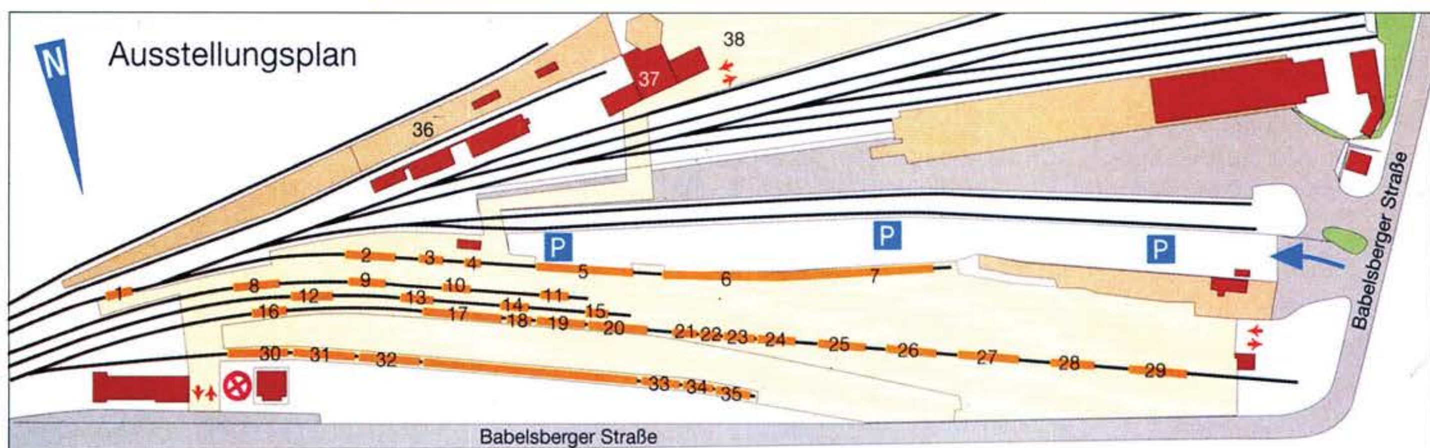
1994 begibt sich MOROP das erste Mal in seiner Geschichte (sieht man vom Narvik-Ausflug anläßlich des Kongresses 1973 in Schweden ab) nach Norwegen. Aus klimatischen Gründen wird der für MOROP-Kongresse üblich gewordene September-Termin auf den 20. bis 26. August vorverlegt.

Da Hotelunterkünfte in Norwegen teuer sind, haben sich die Freunde der „Modeljernbaneforeningen i Norge" für die Kongreßteilnehmer um das Wandererheim „Haraldsheim" bemüht, vier Kilometer vom Zentrum entfernt mit prachtvoller Aussicht über Oslo und den Fjord.

Das vorläufige Programm sieht vor:

Samstag, 20. 8.: Anreisebeginn
Sonntag: Arbeitsausschußsitzungen
Montag: Eröffnung
Dienstag: Museumszug nach Vikersund und Kröderen
Mittwoch: Oslo–Fläm–Oslo (800 km) über die Fläm-Bahn.Sie ist 20 km lang und hat 865 m Höhenunterschied sowie 20 Tunnel mit 6 km Länge
Donnerstag: Museen und Eisenbahndienststellen in Oslo
Freitag: Große Rundfahrt mit der NSB und Abschluß.

Über die Kosten liegen noch keine Angaben vor.



1 Abfahrtstelle Mitfahrt auf Dampflok
2 V 180 005
3 106 067-2
4 310 352-0
5 S-Bahn (Bernauer Viertel)
6 je ein Amz, Bmz und By
7 112 106-0
8 65 1049
9 95 1027
10 93 230
11 91 134
12 78 009
13 94 1292
14 92 503
15 89 1004
16 Werbung der DB u. DR
17 D und Dtr
18 C3
19 ABCC
20 CCü
21 G-Wagen
22 K-Wagen
23 R-Wagen
24 55 669
25 58 261
26 57 3297
27 23 1113
28 38 1182
29 17 1055
30 Pw
31 WR 4 i
32 BC 4 i
33 VMD
34 B 3 g
35 Bgtre
36 S-Bahnsteig
37 Toiletten
38 Bahnhofsvorplatz

Gebührenpflichtiger Parkplatz
Eingang/Ausgang
Pavillon der Redaktion MODELLEISENBAHNER

Airport-Express rollt ins Aus

Letztmalig am 22. Mai verkehren auf den Routen Düsseldorf–Frankfurt und Stuttgart–Frankfurt die Airport-Express-Züge der Lufthansa. Begründet wird die Einstellung der „Flüge in Höhe Null" auch mit der gesunkenen Nachfrage. Mehr und mehr Passagiere bevorzugen das preiswerte „Rail & Fly"-Ticket, das zu Anschlußfahrten in planmäßigen EC/IC oder ICE-Zügen berechteigt. Nach elf Jahren endet damit der reguläre Einsatz der Triebzüge BR 403/404 in Lufthansa-Farben. Seit der Premiere am 27. März 1982 nutzten mehr als 1,5 Millionen Fluggäste die vier täglichen Zug-, pardon: Flugpaare, entlang des Rheins. Im DB-Kursbuch waren die bahnintern zunächst kurioserweise als TransEuropaExpress eingestuften Fahrten nicht enthalten. Wohl aber verzeichnete sie der Flugplan unter dem Kürzel „LH", ebenso die seit Juni 1991 mit der weiß-gelben 103 101 bespannten Züge von und nach Stuttgart.
Die Zukunft der wegen ihrer Kopfform „Donald-Duck-Züge" genannten, zwanzig Jahre alten ET 403/404 ist ungewiß. Die jetzt fälligen Hauptuntersuchungen werden nur durchgeführt, wenn sich Charter-Interessenten finden. Probleme bereitete der Einsatz übrigens schon 1979, als die bis dahin auf der Linie Bremen–München verkehrenden rein erstklassigen Sonderlinge nicht mehr ins veränderte IC-Konzept paßten. Bis 1982 liefen sie sporadisch noch im Sonderdienst und kurzlebigen TEE-Relationen der Bundesrepublik. Auf dem Bild: Airport-Express am 28. Februar 1992 bei der Fahrt durch Andernach.



Text: K. Koschinski, Berlin; Foto: B. Schulz, Berlin



Usedomer Inselbahn mit Zukunft

In einer ersten Etappe soll mit etwa sieben Millionen DM die einstmals modernste Hubbrücke Europas bei Karnin saniert werden. Ein von Verkehrsexperten aus Dresden vorgelegtes Gutachten bescheinigt, daß dieses Bauwerk wieder befahrbar gemacht werden kann. Im Februar 1993 diskutierten lokale Politiker, Vertreter des Wirtschaftsministeriums, der DR, der Bürgerinitiative sowie Denkmalschützer und Techniker im Bonner Verkehrsministerium über die Zukunft der Usedomer Eisenbahn. Hintergrund der Überlegungen ist der bevorstehende Verkehrskollaps durch den ständig zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr.
Nach Auffassung von Bahnchef Dürr sollte die Bahn auf Usedom zu einem Pilotprojekt für einen attraktiven Regionalbahnverkehr gestaltet werden. Ein Informationsangebot der Stahlbau Niesky GmbH, erbeten von den „Usedomer Eisenbahnfreunden e.V.", zur Wiederherstellung der Karniner Hubbrücke geht von 35 Millionen DM für den Aufbau der kompletten Brücke aus. Damit könnten die Gesamtkosten für die Reaktivierung der Strecke Ducherow–Seebad Heringsdorf von 400 bis 700 Millionen DM auf etwa 160 Millionen DM gesenkt werden. Schon ab 23. Mai 1993 werden auf Usedom die ersten modernisierten Schienenomnibusse der BR 771/772 verkehren, die am 24. Februar 1993 Vertretern der örtlichen Kommunen im Raum Wolgast vorgeführt wurden (Bild). Hinzu kommt ein Dampfbetrieb mit einer 86er unter Obhut der Ueckertaler Eisenbahnfreunde e.V. als Touristenattraktion.
Vorgesehen ist die Erneuerung des Oberbaues und der perspektivische Anschluß von Świnoujście. Angestrebt wird ein Ringverkehr über Karnin und Wolgast, wozu die ab 1994 entstehende Straßenbrücke in Wolgast ein Eisenbahngleis erhält.

Text und Foto: nd

Berliner Parkeisenbahn als GmbH

Am 21. März 1993 übergab die Deutsche Reichsbahn symbolisch den Betrieb der 600-mm-spurigen Berliner Parkeisenbahn (BPE) an eine gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Diese bereits am 8. Dezember 1992 gegründete Gesellschaft zeichnet seit dem 1. April 1993 für den Betrieb auf BPE verantwortlich. Gesellschafter der GmbH sind die Schmalspurbahn-Freunde Berlin e.V. (SFB), die Dampfkleinbahn Mühlenstroth e.V. (DKBM), die AG Märkische Kleinbahn e.V. und Herr Oswald Richter. Unterstützt wird die BPE vom Förderverein BPE e.V.
Diese Rechtsverhältnisse sind zwar kompliziert, garantieren aber weiterhin, daß Jugendliche ihr Herz für die Eisenbahn entdecken können und auf verschiedendsten Posten des Betriebs- und Verkehrsdienstes ausgebildet werden. Neben der Jugendarbeit wird es auch künftig einen historischen Dampf- und Dieselzugbetrieb des SFB geben.
Dank der großzügigen Förderung durch die Senatsverwaltung für Jugend und Familie halten sich finanzielle Engpässe in Grenzen. Vorgesehen ist noch 1993 der Bau einer Anschlußstrecke zum Bahnhof Wuhlheide. MEB

NACHRICHTEN

■ Nun ist endlich die Abnahme der SBB-Neubaulokmotiven der Baureihe Re 460 ins Rollen gekommen, nachdem ABB die leeren Lokomotivkästen schon im Freien lagern mußte. Während die Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur diese vertragsgemäß ausgeliefert hatte, kam ABB mit dem Bau der elektrischen Ausrüstungen in Verzug. Bis Anfang November 1992 war die Konventionalstrafe für ABB auf ca. 4,2 Millionen Franken angewachsen. Pro Lokomotive und Tag „Verspätung" muß ABB den SBB 1000,- Fr zahlen. Insider rechnen mit einem Konventional-Endbetrag von etwa 7,2 Millionen Fr. Dies würde bedeuten, daß die SBB eine Lokomotive gratis bekämen.
Bis Ende Dezember 1992 lieferte ABB 25 Maschinen aus. Die SBB hat weitere 20 in Auftrag gegeben. abg

■ Am 5. Februar 1993 verkehrte auf der Sandbahn zwischen Pyskowice und Bytom letztmalig ein Dampfzug. Damit haben die mächtigen 1'E 1'-Maschinen der polnischen Baureihe Ty 51, von denen Anfang der 50er Jahre 210 Exemplare nach dem Vorbild der schweren amerikanischen „Big Jim"-Lokomotive hergestellt wurden, ihr letztes Reservat verloren. Insgesamt 22 dieser Fünfkuppler hatte die Sandbahn erhalten. Nur das Museums-Bw Wolsztyn hält jetzt noch eine Ty 51 betriebsbereit vor. Sämtliche Sandbahnmaschinen stehen zur Verschrottung oder zum Verkauf an. Die Sandbahn kann nur dann für Sonderprogramme „unter Dampf" bleiben, wenn sich westliche Eisenbahnfreunde in genügender Zahl zu Ehren-Lokführerschulungen melden.
Weitere Informationen sind bei Hermann F. Schmidtendorf, Münzstraße 13, W-4440 Münster, erhältlich. PR

■ Vorgesehen ist die Einrichtung eines neuen Industrie- und Gewerbegebietes nahe der RhB-Station Rothenbrunnen. Es soll ein schleifenförmig angelegtes und ca. 1300 m langes Stammgleis entstehen, von dem weitere Anschlußgleise abzweigen. Außerde.m ist der Transport von jährlich 6 000 t Kehrricht (Schweizer Bezeichnung für Hausmüll) zur Verbrennungsanlage Trimmis, gelegen zwischen Chur und Landquart, vorgesehen. In der Gegenrichtung ist dann der Transport von jährlich 6 000 bis 15 000 t Schlacke zu einer Deponie geplant. ml

■ Derzeit entsteht in der Gemarkung Breetze, Kreis Lüneburg, ein ca. 2 km langer Anschluß an das Streckennetz der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE). Hier werden auf einer Fläche von 50 ha in den nächsten 20 Jahren ca. 6,5 Millionen m³ Sand und Kies abgebaut. Etwa 8000 Lkw-Fahrten pro Jahr entfallen duch den neuen Gleisanschluß. tst

Lokomotiven der Baureihe TE in Deutschland



Der Firma Steam Traction LTD ist es gelungen, einige Lokomotiven der Reihe TE (ex DR-Baureihe 52) in Rußland zu erwerben und nach Deutschland zu bringen.
Aus einem umfangreichen regelspurigen Lokpark konnten die besterhaltenen Maschinen ausgewählt werden, die mit rund 500 000 bzw. 800 000 km nur verhältnismäßig geringe Laufleistungen aufweisen (Bild). Die Lokomotiven haben die Überführungsfahrt einwandfrei und ohne Komplikationen zurückgelegt, sind technisch wie äußerlich in gutem Zustand und betriebsbereit. Sie entsprechen weitestgehend der Original-Bauart, verfügen über Achsstellkeile, Trovimoff-Schieber und sind sowohl mit Barrenrahmen oder Blechrahmen ausgestattet. Die Firma verfügt über Möglichkeiten, die Maschinen in den Originalzustand zurückzubauen. Außerdem plant man den Bau von Ersatzteilen und kompletten Kesseln.
Weitere Informationen:
J. Quellmalz, PF 1414,
W-8037 Olching



Bandspeichergeräte aus Blankenburg

Am 1. März 1993 wurden die ersten fünf Bandspeichergeräte BSG 60 vom Forschungs- und Entwicklungswerk der DR (FEW) in Blankenburg (Harz) an die Gleisbaufirma Wiebe ausgeliefert (Bild). Diese Maschinen dienen zur Aufnahme, Speicherung, Durchförderung und Austragung verschiedenster Schüttgüter, wie sie bei Oberbauarbeiten anfallen. Mit einem Speichervermögen von 60 m^3 und einer möglichen Austrageleistung von 800 m^3/h sind es die leistungsfähigsten Maschinen dieser Art überhaupt. Sie können mit allen anderen bei der DR und DB eingesetzten massenabgebenden Baumaschinen, z. B. den Schüttgutwagen SGW 40 und der Grabenräumeinheit GRE, kombiniert werden. Text und Foto: FEW

Buckower Kleinbahn ohne Spannung

Das Ende des 4,7 Kilometer langen elektrischen Inselbetriebes in der Märkischen Schweiz steht unmittelbar bevor: Ab 23. Mai verkehren zwischen Müncheberg und Buckow (Kursbuchnr. 298) Schienenbusse der BR 772. Um die 600-Volt-Fahrleitung unter Spannung zu halten, wäre ein Umbau des Gleichrichterwerkes erforderlich, das seinen Strom aus dem Überlandnetz bezieht. Die Oder-Spree-Energieversorgungs-AG will ihr Netz in Kürze von 10 kV auf 20 kV umstellen. Der Deutschen Reichsbahn ist die nötige Anpassung zu teuer, da sie ohnehin schon länger mit der Verdieselung liebäugelte.



Die seit Streckeneröffnung im Jahr 1930 eingesetzten und 1981/82 rekonstruierten Triebwagen 479 601 bis 479 603 bleiben ebenso wie die drei Beiwagen vorerst erhalten.

Text: K. Koschinski, Berlin, Foto: B. Schulz, Berlin



ICE-Brücke bei Stendal

Die Sache ist kurios: 12 Pfeiler einer neuen Eisenbahnbrücke standen schon, als noch nicht einmal der Grundstein gelegt worden war. Hintergrund: Bei Hämerten im Kreis Stendal (Sachsen-Anhalt) war bereits am 17. Januar 1871 eine 812 m lange Eisenbahnbrücke über die Elbe eingeweiht worden. Sie genügte aber nur bis 1927 den Anforderungen. 20 m südlich von ihr baute man eine zweite Brücke. Ihre Vorgängerin – 1871 als erste deutsche Brücke aus Flußstahl erbaut – wurde abgerissen, und im Elbvorland blieben nur jene zwölf Pfeiler stehen, die mit Granitquadern verkleidet sind. 65 Jahre lang trotzen sie den Unbilden der Witterung. Gründliche Untersuchungen ihrer Fundamente und Gesteinsproben aus den Brükkenkörpern gaben den Experten die Gewißheit, sie für die Hochgeschwindigkeitstrasse nutzen zu können. Im Flußbett der Elbe müssen drei neue Pfeiler gebaut werden. Im April 1993 haben die Arbeiten am Spannbetonüberbau für die Vorlandbrücke auf den Pfeilern aus Großvaters Zeiten begonnen (Bild). Die Stahlmontage beginnt im Mai 1993. Am Brückenneubau für die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Berlin, über den ab 1997 der ICE fahren soll, sind viele Firmen aus Sachsen-Anhalt beteiligt. Text und Foto: F. Michel, Berlin

NACHRICHTEN

■ Der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) hat kürzlich ein weiteres Fahrzeug erworben. Dabei handelt es sich um den ursprünglich mit einem Salonabteil ausgestatteten Wagen Nr. 4 der ehemaligen Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn (GMWE), der 1901 von der Waggonfabrik Görlitz gebaut und 1969 mit der DR-Nummer 901-251 ausgemustert wurde. Der Wagen gelangte anschließend auf den Spielplatz eines Kindergartens, wo ihn 1991 DEV-Mitglieder ausfindig machten. Der Holzaufbau wird inzwischen in einem sächsischen Stellmacherbetrieb restauriert. Der Fortgang der Arbeiten hängt von der Finanzierung ab, die durch weitere Spenden wesentlich erleichtert würde. Steuerbegünstigte Einzahlungen sind mit dem Vermerk „DEV-Wagen 13" auf das Konto 4223165500 der Samtgemeindekassen Bruchhausen-Vilsen bei der Volksbank Sulingen (BLZ 265 916 33) möglich. DEV

■ Zwischen Brühl und Achern ist der erste rund 9 km lange Abschnitt der künftigen Neubaustrecke Karlsruhe–Basel in Betrieb genommen worden. Das Gleis der Südrichtung wird seit dem 7. März 1993, das der Nordrichtung seit dem 28. März 1993 befahren.
Allerdings tritt das neu gebaute und auch mit neuer Oberleitung ausgerüstete Teilstück noch nicht als selbständiger Streckenabschnitt in Erscheinung; vielmehr wurde der Zugverkehr von den alten Gleisen auf die neuen Gleise verlegt, um im Bereich der alten Strecke bauen zu können. Die Geschwindigkeit beträgt wie bisher höchstens 160 km/h, genutzt wird erst einmal die vorhandene Sicherungstechnik. Zwischen Rastatt und Offenburg soll die Neubaustrecke bis 1997 fertiggestellt werden. rrr

■ Ende März 1993 waren im Rbd-Bezirk Schwerin folgenden Dampflokomotiven vorhanden: Bw Eberwalde: 50 3648, Bw Angermünde: 50 3521, Bw Pasewalk: 50 3527, Bahnhof Pasewalk: 50 3521, 50 3522, 52 8030, Bahnhof Jatznick: 50 3635, 52 8035, 52 8187, Bahnhof Röbel (Meckl): 50 3638, Bw Wittenberge: 50 3624, 50 3685, 50 3691, Bw Wismar: 50 3538, 50 3545, 50 3570, 50 3642, 52 8102, 52 8133, Bw Stralsund: 03 0090, Kaserne Fürstenberg: 41 1144, 41 1225.
Betriebsfähig sind jedoch nur die Lokomotiven 50 3527 und 50 3545. Äußerlich hergerichtet wurden 50 3570 und 50 3691. Beide Maschinen werden verkauft. hb

■ Das Bad Homburger Reiseunternehmen Ameropa senkt die Kosten für die Beförderung von Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen. So wird der Preis zwischen Hamburg und Bozen in der Hauptsaison um 205 Mark reduziert. Autoreisezüge fahren im Sommer 1993 elf Städte in Frankreich, Italien, Österreich und Ungarn an. MEB



Verspätete Geburtstagsfeier bei der Bergbahn

Ist von der Oberweißbacher Bergbahn die Rede, nehmen viele das Attribut , die „steilste Seilzugbahn der Welt" zu sein, mit viel Skepsis zur Kenntnis. Aber unkorrekterweise wird vielfach der Nachsatz „auf der regelspurige Eisenbahnfahrzeuge verkehren können" unterschlagen. Beide Feststellungen zusammen sind richtig! Während der fahrplanmäßige Betrieb der Oberweißbacher Bergbahn bereits am 1. März 1923 in Gang kam, ließ man sich mit der offiziellen Eröffnungsfeier Zeit und beging diese erst am 15. März 1923.
70 Jahre danach verschiebt man das Geburtstagsfest gleich um ganze acht Wochen und spekuliert dabei auf den nahenden Frühling im schönen Schwarzatal mit viel Publikum. Dann aber wird es am 15. Mai 1993 nach dem Willen der Veranstalter neben dem non-stop-Betrieb auf der Steil- und Flachstrecke auch eine Ausstellung historischer Sachzeugen dieser Bahn geben. Außerdem dampft ein Sonderzug auf der Strecke Rottenbach–Katzhütte.

Text und Foto: K. Bünger, Doberlug-Kirchhain

Bauschutt per Bahn



Von der Abrißfirma Frank Fischer & Co sorgfältig nach Kern- und Scherenschrott, nach Aluminium, Holz und bituminösen Stoffen sortiert, blieben von der Berliner Seelenbinder-Halle am Bahnhof Landsberger Allee 60.000 t Schutt übrig. Die Stuttgarter Firma Schauffele schafft diesen Berg mit eigenen 23-Wagen-Zügen (je Selbstladewagen 40 m³) per Schiene in ausgekohlte Tagebaulöcher des Senftenberger Reviers.
Ob dieses extrem umweltfreundliche Verfahren auch beim Abriß des benachbarten Kühlhauses sowie für den Aushub am Potsdamer Platz, beim Tiergarten-Tunnel und beim Regierungsviertel Schule machen wird, ist offen.

MEB

Lokomotive 103 230 bei der DR

Seit 22. Februar 1993 ist die Lokomotive 103 230 im Bw Halle P stationiert. Auf dieser Maschine werden noch bis Mitte Mai 1993 Lokomotivführer aus dem Bereich der Rbd Halle ausgebildet. Dieses Personal soll diese Maschinen ab 23. Mai 1993 auf der Relation Hannover–Magdeburg–Wiesenburg–Berlin fahren. Ausbildungsfahrten fanden u. a. auf den Streckenabschnitten Halle–Dessau und Halle–Wittenberg–Zahna statt. Auf dem Bild: Nahverkehrszug mit der Lokomotive 103 230 und 142 005 am 7. März 1993 bei Einfahrt in den Bahnhof Wolfen. Text und Foto: S. Klein, Wolfen





EuroSprinter: Die Lokomotive 127 001

Auf deutschen Schienen verkehrt eine private Elektrolokomotive, und zwar die von Siemens und Krauss-Maffei gebaute 127 001. In Bonn wurde sie am 4. März 1993 auf den Namen Werner von Siemens getauft (Bild).
Wurden bisher von den deutschen Bahnverwaltungen Pflichtenhefte herausgegeben und die Firmen gezwungen, sich nach amtlichen Vorgaben zu richten, so ist das bei dieser Maschine erstmals umgekehrt. Das Firmenkonsortium bietet den deutschen Bahnen fertig entwickelte und komplett betriebsbereite Lokomotiven an, die noch dazu problemlos veränderbar ist. Die 86 t schwere Maschine kann als schneller Güterzug, für Hochgeschwindigkeitsfahrten oder für den mittelschnellen Bereich mit 230 km/h geordert werden. Aufgrund des modularen Aufbaus sind Versionen für Gleich- und Wechselstromnetze (3 kV = bis 25 kV/50 Hz) ebenso möglich wie Mehrsystemvarianten. Die Drehgestelle lassen Spurweiten zwischen 1435 und 1660 mm ohne konstruktive Änderungen zu. Mit 6400 kW installierter Leistung, die auch voll elektrisch abgebremst werden kann, ist die 127 001 eine ernstzunehmende Alternative zu anderen neuen Fahrzeugen.

Text und Foto: K. D. Holzborn, Neustadt

NACHRICHTEN

■ Die Kreisstadt Waren hat den Wiederaufbau der ehemaligen Mecklenburgischen Südbahn in Richtung Neubrandenburg gefordert. Neben einer umweltfreundlichen Erschließung der Müritzregion soll die Bahn auch die Anbindung Vorpommerns an den neuen Großflughafen Parchim sicherstellen. Die Südbahn war 1945 als Reparationsleistung auf den Abschnitten Karow–Malchow sowie Kargow–Neubrandenburg demontiert worden. Bereits 1947 wurde das Gleis bis Möllenhagen wieder aufgebaut. Aus Materialmangel unterblieb der Weiterbau über Penzlin nach Neubrandenburg. Das Betonwerk Rethwisch garantiert bis heute einen regen Güterverkehr zwischen Waren und Möllenhagen. Der ebenfalls 1947 wieder aufgenommene Reiseverkehr wurde Anfang der 70er Jahre durch den Kraftverkehr übernommen. hb

■ Ab Sommerfahrplan 1993 wird es keine FernExpress (FD) Züge für den Urlaubsverkehr mehr geben. Statt dessen werden IC- und InterRegioZüge zu den wichtigen Ferienzielen verlängert. DB

■ Die Smog-geplagte griechische Hauptstadt Athen besinnt sich wieder auf die in den 50er Jahren abgeschaffte Straßenbahn. Sie soll in Zukunft als einziges Verkehrsmittel in der vom Autoverkehr befreiten Innenstadt geduldet werden. Nach einem Plan von Kultusministerin Bakojanni sollen die antiken Monumente der griechischen Metropole durch Fußgängerzonen zu einem archäologischen Park vereint werden. Der Autoverkehr soll auf mehreren Kilometern unter die Erde verbannt werden. ms

■ Für den Bau des zweiten Gleises zwischen Probstzella und Saalfeld sowie für die Elektrifizierung des 92 km langen Abschnittes von Probstzella bis Camburg investiert die DR bis 1995 eine Milliarde Mark. Im gleichen Zeitraum investiert die DB in den 40 km langen Anschlußabschnitt Probstzella–Lichtenfels 310 Millionen Mark. Die Deutschen Bahnen erwarten davon eine Fahrzeitverkürzung zwischen Leipzig und Nürnberg von einer halben Stunde. MEB

■ Die Deutschen Bahnen gründeten am 1. März mit der zur Otto-Gruppe (Otto-Versand) gehörenden ECE-Projektmanagement GmbH die BME-Bahnhof-Management- und Entwicklungsgesellschaft mit Sitz in Frankfurt (M); das Gesellschaftskapital beträgt eine Million Mark.
Die Deutschen Bahnen wollen so ihre großen Personenbahnhöfe besucherfreundlich aufwerten und für private Investoren interessant machen. Als erste Projekte sind die Hauptbahnhöfe Leipzig und Köln vorgesehen. DB

DREHSCHEIBE

Aufbereiteter Schotter aus Trebbin



Am 26. Februar 1993 nahm in Trebbin, etwa 40 km südlich von Berlin, die leistungsfähigtste Schotterwiederaufbereitungsanlage in den neuen Bundesländern ihren Betrieb auf. Initiatoren sind die Firmen Agroline GmbH und die Firma Contamex aus Bremen. Auf dem Gelände des früheren Düngemittelbetriebes können täglich 300 t Bahnschotteraushub und 200 t gebrauchter



Schotter wiederaufbereitet werden. Bei der DR fallen durch die umfangreiche Gleissanierung große Mengen Altschotter an, der entsorgt und wiederaufbereitet werden muß. Die großvolumige Lagerhalle faßt 30 000 t wassergefährende Stoffe. 1000 m Gleisanlage sichern die Aufnahme von Ganzzügen. An fünf Tagen pro Woche wird die Anlage zweischichtig genutzt. Rund 20 Arbeitskräfte sind beschäftigt.

Text und Foto: F. Hafner, Berlin

Eisenbahndenkmal in Oybin



Auf einem neu verlegten Gleis im Endbahnhof Oybin der Zittauer Schmalspurbahn werden künftig geschichtsträchtige Fahrzeuge in Form eines Freiluftmuseums präsentiert. Einen vielversprechenden Anfang bilden ein zweiachsiger Gepäckwagen mit Endbühnen aus dem Jahre 1889 sowie ein in Mittelherwigsdorf vorgefundener Güterwagenkasten mit Schiebetüren. Die aus der Anfangszeit der sächsischen Schmalspurbahnen stammenden Fahrzeuge werden von Zittauer Eisenbahnfreunden restauriert.

Text und Foto: R. Scheffler, Oschatz

NACHRICHTEN

■ Die DB hat im Hamburger Hauptbahnhof wie zuvor in Frankfurt, Stuttgart und München ein Mietwagenzentrum eröffnet. Die Mietwagen von Europcar, AVIS, Hertz und Sixt können bereits vor Antritt der Reise über das elektronischeBuchungssystem der Bahn bestellt werden. Weitere Mietwagenzentren für Berlin Zoo, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Dresden und Kassel Wilhelmshöhe sind geplant. DB

■ Die als sehr zuverlässig geltenden russischen Soldaten aus der ehemaligen DDR sollen zur verstärkten Bewachung des Güterverkehrs auf der Transsibirischen Eisenbahn herangezogen werden. Ständig sind hier zerstörte Bahnanlagen und Überfälle auf Züge durch Banden zu beklagen. Die transsibirische Route bietet, Sicherheit und Zuverlässigkeit vorausgesetzt, eine dem Schiffsweg in bezug auf Zeit und Preis deutlich überlegene Transport-Alternative nach Japan und dem Fernen Osten. Dennoch wollen die Russischen Eisenbahnen vorläufig noch nicht dem Internationalen Eisenbahn-Verband (UIC) beitreten. rrr

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE MAI 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 6/93 IST AM 6. MAI 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

TT-Zeuke/BTTB u. anderes zum Thema Bahn zu verkaufen, Liste gegen Freiumschlag. Pilz, Nr. 37, O-5301 Kleinobringen

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video, Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 8300 Landshut, Altstadt 90, ME

Verkaufe Märklin-Artikel, Liste gegen DM 1,- von Ernst Tillmann, Ackerstr. 4, W-4154 Tönisvorst

H0/H0m-Sammlung, DDR 1960 - 89 (35 Loks, div. Wagen), teilw. unben., nur zus., ME 1969-89, Preis VS. Erben,H.-Budde-Str. 42, O-7022 Leipzig

TT: 12 Loks, 1 LVT, 39 Pers.-Wagen, 90 Güterwagen, Schienen u. Zubehör, Verkauf gesamt (DM 2500,-) oder einzeln, Liste gegen DM 1,50,- in Briefmarken. Bayer, Steinweg 4A, O-6100 Meiningen

Liliput 10504 BR05 DRG, Vitrinenmodell, DM 480,- + Porto. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Kaufe und verkaufe originale Lok-Nr.-Schilder ohne EDV zu Liebhaberpreisen. Horst Flader, Goethestr. 66, O-1160 Berlin

Piko N, 23 Weichen, 20 m Gleis, 18 Loks, 5 Trafos, 60 Güterwagen, 18 Personenwagen, 21 D-Zugwagen, Signale, 5 Trafos, Ersatzteile, DM 400,-. Ingo Behne, Kirchstr. 10 A, O-3300 Schönebeck

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn sowie Zeuke-BTTB, mit vielen Raritäten. Liste geg. DM 2,- Rückporto von: Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 1000 Berlin 31, 030/877568

H0 u. TT Modelleisenbahn Literatur sowie über Berliner S-Bahn. Liste anfordern. Chiffre ME05/712917

Biete ca. 230 Stck. Hefte ME von 1961 bis heute für Stück 1,- DM. Tausch gegen TT-Lokomotive mögl. Beckmann, Weichselstr. 7a, O-1035 Berlin

Spur 0: Federpuffer, Radreifen, Zubehör, Kleinbohrer, Trennscheiben etc., Liste gegen Freiumschlag: Steil, Schmiedegasse 15, W-3501 Schauenburg

Neu: „Die Wahrheit über Druckguß" jetzt in Koll's Preiskatalog 1993 Märklin 00/H0. Jetzt im Handel oder vom Verlag Koll, D-6380 Bad Homburg, Brandenburger Str. 36. Tel. 06172/302456 H

Biete älteres H0-Mat.
BR 50, V 100 E44, E 46, GW, PW u.v.a., Espewe Modelle, Kataloge, Das Signal, TT-Praxis, me, auch im Tausch gegen H0 BR23, BR42, Robor Kofferaufbau, Rosenkranz, Roßweiner Str. 49, O-7300 Döbeln, Tel. 03431/41855

H0-Preiserfiguren günstig zu verkaufen, Angebote: Nr. 25000 Radrennfahrer, Liste gegen Freiumschlag. B. Geier, Schlegelsberg 3, 8941 Erkheim

Verkaufe EK-Hefte Jahrgänge 1989-1992, Preis pro Jahrgang 50,-. Uwe Deimel, Frauenkopfstr. 11, 7000 Stuttgart, Tel. 0711/428652

Biete kompl. Piko-Samml. Loks, Hänger, Autos und Kataloge, Liste anfordern. A. Heimann, Weststr. 30, O-8514 Pulsnitz

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 10,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Fabrikn. Liliput-Artikel, Liste kostenl. Joseph Buchner, Jakob-Sturm-Weg 11, 8000 München 50

Leider zu wenig Zeit für ein schönes Hobby! Möchte desh. m. TT-Anlage (angef.) m. v. Zub. an Liebhaber verk. U. Koischwitz, Krähenstieg 6, O-3034 Magdeburg

Kataloge H0 u. N, versch. Jahrgänge. Liste gegen Freiumschlag. Kehl, Seumestr. 22, O-1035 Berlin

Lima BR V 36, schwarz, Getriebeänderung, Federpuffer, 150,-; Rocoline EKW, 15 m Bettung, 45,-. 0551/7700857

Aus Vitrinensammlung: Märklin-HAMO-2 LTR u. andere Fabrikate, Kataloge, Liste gegen 1 DM Porto. H.-E. Wachsmuth, August-Rosterg-Str. 25, W-6404 Neuhof, Tel. 06655/3111

TT-Beschriftungen in DB, selbstklebend. Johan Stockenreiter, Lärchenweg 13, W-8200 Rosenheim. Tel. 08031/69145

H0, TT, Mat., Eb.-Lit. u. Brfm. su. ält. H0, H0c, ehem. DDR u. Gl. Stopfm. S. Schumacher, Neumarkt 4, O-9307 Geyer

TT-Anlage auf Platte 3,00x1,34 m montiert, ca 45 m Gleis davon 8 m Oltg. 36 Loks, 120 Reise- und Güterzugwagen, 2 Stromkreise, Bebauung und Bepflanzung, Gesamtwert 8800,-, für DM 5000,-. Tel. 030/4893750

Jubiläumsset 30 J. Berl. TT, Herr OO-W. in H0m; Piko-N V 180, alles n. Gebot. L. Emmrich, Krokerstr. 28, O-7022 Leipzig. Tel. 0341/5644910

H0-Zug 2L0, neu! Flm.-Lok 50622, 3 St. Scharnow-Reisebüro-, 1 St. Spwg. (Trix-I.), kompl. zu DM 350,-. Dieter Unger, J.-Hackl-R. 42, 8011 Grasbrunn 1

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	Rokal T 3	nur	169,–
	BR 211	nur	49,–
	BR 92	nur	45,–
	BR E 250	nur	89,–
	Beiwagen f. Schienenbus	nur	17,–
	Weichenpaar el.	nur	18,–
	Bogenweichenpaar el.	nur	17,–
	DKW el.	nur	13,–
	2 Traktoren (incl. Versand)		29,95
	4 Wagenbausätze (tschechisch)		39,95
	7 versch. neuwertige Wagen		35,–
H0	BR 01 Speiche o. Boxpo	nur	79,95
	BR 38	nur	89,95
	V 110	nur	49,95
	E 244	nur	39,95
	ES 499	nur	39,95
	Russ. B0" +2 Wg (Set)	nur	**109,95**
	FZ 2 Trafo Fahr & Licht	nur	**49,95**
	5 versch. russische LKW		99,95
	5 versch. Stettnisch Naßschieber		55,–
Z	**Werbewagen** Black & White, Remy Martin, Grand Marnier	je	50,–

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14 h

Fleischmann FMZ-Control 4 + Trafo (6810) + 2 Handregler (6820), für 300,-. Tel. 089/6016859

Liliput H0e fabrikneu, Liste gegen 2,- in Briefm. Beckmann, Kneippweg 5, 3000 Hannover 91

Neue Dampf-Feld- und Straßenbahn-Videos von: Schienen-Video, Postf. 2651, 4840 Rheda-Wiedenbrück H

Uniformrock „Lademeister" der KPEV, DM 200,-, sowie Fabrikschild „Waggonfabrik Wismar, 1925", DM 55,-. H. Buch, Bleicheweg 43, 3380 Goslar. Tel. 05321/26329

Achtung, LGB-Freunde, verkaufe aus Nachlaß LGB-Anlage (Großbahn), m. zahlreichem Zubehör. Tel. 09956/806 od. 510

Original Bahnhofsschild, Mönchengladbach HBF Z, 6x0,3 m, DM 50,-. Tel. 02436/1313

Berliner TT-Bahnen + Zubehör
Ihr Lieferant **Harro Klüssendorf**
★ ganzjährig voll sortiert
★ Reparaturen in eigener Werkstatt
★ Ersatzteildienst
★ ständig sämtliche Auhagen-Bausätze auf Lager
★ Schnellversand
5630 Remscheid-Lennep, Alter Markt 13
Tel. 02191/64068, Telefax 02191/663836

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-Verkauf seit 1980. Hebeling, 1 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

Miniclub 8770, König-Ludwig-Zug + Lok zu verkaufen, DM 750,-. Tel. 0202/594854, G. Morschel, Tunnelstr. 2, 5600 Wuppertal 2

Eisenbahn-Jahrbücher, von 68/73/75/77/82/83, n. gegen Gebot!! Schaafberg, Plattenberg 57, W-2810 Verden

Groß-Berliner Spielzeugmarkt,
für altes Spielzeug, Eisenbahnen, Autos, Figuren und Puppen. Keine Neuware. Sonntag, 6. Juni 93 v. 10-16 Uhr in der Kongreßhalle (Restaurant), Berlin-Tiergarten, zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule. Info: R. Hebeling, Tel. 030/7842346, 17-19 Uhr H

Ca. 80 Hefte Modelleisenbahner, hauptsächl. 1983 - 89, billig abzugeben. Schriftl. an: V. Siegmund, Unter dem Gruneberg 2, O-6840 Pößneck

Märklin Lok E66/12920 + 4 Waggons, Bj. zw. 1930 u. 1950, alten Blechpanzer, Holzburg, Soldaten v. Lineol und Elastolin. Tel. 07335/2041

MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

LM-Lima Spur H0	
LM 1080 Triebwagen 628 DB neue Farbe	119,00
LM 1626 Diesellok V 80 DB rot	95,00
LM 8118 E-Lok 103 Lufthansa	159,00
LM 8235 Diesellok V 36 rot mit Dachkanzel	89,00
LM 8289 E-Lok E 03004 mit einer Lüfterreihe	159,00
LM 2939 Kohlentransportwagen	19,00
LM 2939-5 Kohlentransportwagen 5 Stück	80,00
RI-Rivarossi	
RI 1374 Dampflok BR 96022 DB	499,00
RI 1375 Dampflok BR 96 K.B.St.B.	499,00
RI 1376 Dampflok BR 96 blau	499,00
RI 5301 Dampflok S 3/6 blau	517,50

Preisliste 1993 gegen 5,– DM in Briefmarken.
Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 5600 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

SCHÄFER LGB GROSSBAHN-CENTER
IHR SPEZIALGESCHÄFT FÜR ALLE



POLA · NOCH · SALOTA · MAGNUS · PREISER ARTIKEL
FERDINANDSTRASSE 30 · 6380 BAD HOMBURG V.D.H.
TELEFON 0 61 72/2 13 73 · FAX 0 61 72/69 05 21
PREISLISTEN GEGEN DM 3,50 IN BRIEFMARKEN

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl

MAX ENGEL

MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK

2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf

geöffnet: Mo – Fr. von 8.00–18.00 Sa. 9.00 – 13.00 Uhr

MODELLBAHN RITZER

Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 34 65 07

Achtung, TT-Dampflok-Fans, Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand u. aller Fahrstufen, für 01, 23/35, 56er, 50.40, 86, 81, 92 u. Kleinserienmodelle, Ausf. Info. gg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzenerstr. 21c, O-2900 Wittenberge

Siku-Modellautos, V-Serie, 1000er Serie, Tausch geg. Eisenbahn möglich. Niederer, Emser Str. 16, 7000 Stuttgart 50

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf Modell Eisen Bahner

Biete

Pilz-Gleis, m. 50-75% v. NP, Spreewaldb. Ausg. 92, 18,-, v. 3158 DRKB, 18,-, Piko 38 234, 100,-, Gützold 75 539, 90,-. J. Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza-Spremberg

Sammlungsauflösung! DS, DV, Kursbücher, Buchfpl., Monatshefte, Literatur, Bücher, Poster, Kalender, Uniformteile, Zuglaufschilder. Liste gegen DM 1,50 von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, W-8500 Nürnberg 60

Verk. „Der Modelleisenbahner“, von 1956-1988, gebunden, nur komplett an Selbstabholer für 500,-. Tel. Chemnitz 428985

N.E.U.H.E.I.T.!!!
TT-TRAKTOR
2 Stück DM 29,95 (inkl. Versand)
Metallmodell, exclusiv bei:
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14[00] h
ANKAUF + VERKAUF
Händleranfragen erwünscht!

Verkaufe Länderbahn H0, Liste gegen Freiumschlag. Schieferdecker, Kyawstr. 11, O-8646 Dresden

Verk. Spur S 14 Loks 45 Wagen Schienen, Signale, Trafo + Zubehör. J. Kilian, Dorfstr. 75, O-1431 Grieben

Verk. Transpress Straßenbahnarchiv 3 und 6. G. Heller, Wesselinger Str. 3, O-4220 Leuna. Tel. 03461/211962

Biete Piko H0 BR 41 Reko u. BR 52 Kond., je 50,-, u. BR 110, rot, 15,-, suche für H0 Drehscheibe. H. Stelle, E.-Drong-Str. 24, O-3504 Tangermünde

Arnhold BR 103 Stromabnehmer def., DM 45,-; 2 ICI Reisezugwagen, je DM 45,-; 1 Minitrix Rungenwagen, DM 15,-; Roco Bahnpostwagen, DM 15,-; 1 EDK, DM 25,-; 2 Flachwagen, je DM 10,-; 1 Roco DKW, DM 25,-. I. Peschl, Michael-Kazmierczakstr. 7, O-7022 Leipzig. Tel. 5644426

Klaus Graeber
Arrenbergerstr. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (02 02) 30 30 25 - 27
Telefax (02 02) 31 14 27
Von der IHK Wuppertal/Solingen/Remscheid öffentl. best. u. vereid. Sachverständiger für gebrauchtes Spielzeug (Blechspielzeug aller Art, Automodelle, Dampfmaschinen, Eisenbahnen, Militaria)

Modellautos von Permot, Mini-Car, sowie Modellbahnzubehör Hobbex und div. andere zu beziehen bei: Modellautos Rolf Haberkorn, Feldmarkstr. 3, W-4904 Enger, Tel. 05224/1674, Preislisten gegen DM 3,00 in Briefmarken H

Karbidhandlampe DR vor 1945, Lochzange DRP, 50 versch. Fahrkarten DB 1969. Tel. 040/7688465, nach 19 Uhr

Verkaufe Fleischm. H0 BR 212, rot, Art. 4230, 70,- DM u. Sachs m. Doppelstock S-Bahn, blau, 30,-. Michael Hanisch, Hildebrandstr. 35, 3200 Hildesheim, Tel. 05121/510690

Verkaufe Farbfotos DR/DB, 10x15, Listen geg. Rückporto (2,- DM) oder Rückumschlag, anfordern bei: L. Triebler, Spindelstr. 5a, O-1590 Potsdam

Verkaufe Modelleisenbahner
von 1974-1991, außer Hefte 12/74, 6/75, 1/76, 8/80, 7, 8, 12/82, 6/83, 6/88, nur komplette Abgabe, Preis 115,- DM. W. Palmer, Pestalozzistr. 43, O-8360 Sebnitz

5 Jahre Ihre Zugbegleiter
Fachhandel und Versand der Fa. Dorst
8300 Landshut · Neustadt 452 · Inh. Erspenmüller
5 Jahre 1-a-Service
Volldampf voraus
Angebote: z. B. Märklin Nr. 2200 St. 2,35 Nr. 5106 St. 1,99
Roco Nr. 43655 Lok SBB 460 DM 210,-
Fleischmann Nr. 4400 ICE DM 299,-
Preisliste gegen DM 5,90 anfordern in unserem Büro:
IHRE ZUGBEGLEITER
Postfach · 8301 Fürth
Keine Verkaufsstelle – Keine Abholung möglich

BTTB BR 92 DR,
60,-, BR 81 DR, 60,-, Formhauptsignale, 2flügl., 2 Stck., à 21,-, 1flügl., 2 Stck. à 20,-, Pilz TT 2 Paar Weichen 15°, m. A. à 35,-, Pilz-Prellbockgleis, 4 Stck., à 5,-, alles neu und original verpackt, wegen Fehlkaufs, Loks ungelaufen. M. Graf, bei Nissel, Fontanestr. 83, O-1422 Hennigsdorf

Biete Eisenbahnliteratur, Liste m. Freiumschlag anfordern, biete Roco BR 110, Kat. nr. 43423. M. Lemuth, Neumarktstr. 6, O-6101 Metzels

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 • W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44 / 2 16 47
AUSLAUFMODELLE – ANGEBOTE

TRIX-Int. 2-Ltr.-Syst. E 05 der DR, grau	DM 169,–
RIVAROSSI 0339 „Henschel-Wegmann-Zug“	DM 629,–
RIVAROSSI 1363 BR 18.6 der DB	DM 399,–
RIVAROSSI 1374 BR 96 der DRG	DM 449,–
Röwa 1422 BR 151 o/b, DB, Allradantrieb	DM 179,–

Sonderangebot TRIX-Int. (2-Ltr.Syst.) Güter- und Personenwagen, Liste nur gg. Rückporto!!!

Rollendes TT-Material zu verk., 200 Wagen gemischt, 35 Loks, sowie Anlagen + Platten und viel Zubehör, alles zus. DM 3800,-, 20 Loks 9 mm, D, Di. El. sowie Wag., habe auch Piko HO Loks + Wagen, gesamte Abnahme von Vorteil. Tel. 06441/76419

Modellbahn Spur 0 (Dreischienensystem), 1 Lok, 2 Wagen, Gleise, Weichen, Trafo + div. Zubehör, Bj. ca. 1955, VB 800,- DM. Lukas, 030/9493564

Suche

Fleischmann Spur 0 auch defekt. H. Heck, Habichtweg 10, W-5828 Ennepetal

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Liebhaber sucht in H0 Wartburg 311-, H3A- und S4000-Modelle. Auch defekt und Einzelteile. Des weiteren Prospekte, Bücher, Zeichnungen, ab Postkartengröße Fotos und Bilder, Bedienung- und Reperaturanleitungen, auch Kopien von H3A, S4000, G5 und H6, H6B. Außerdem noch H0e-Material, welches in den 50iger J. auf sächs. Strecken verkehrte, auch Händlerangeb. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, 7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061

Su. orig. 99er Lokschild d. Harzbahnen, alt oder EDV im Tausch geg. div. Eisenbahnutensilien. Klaus Lier, Zum Dillsgraben 3, 3205 Bockenem

Schicht/Prefo-Wg. zu vern. Preis, CSD 1. Kl., PKP 1. Kl., St. Expr. 2. Kl. u. EMB/Gütz. ÖBB BR 86, G. Kästel, Wiesenstr. 5, W-6955 Aglasterhausen

Suche Fotos, Literatur u. Infos über Panzerzüge u. die ORG im III. Reich. Erik Hesse, Emscherbruch 11, 4350 Recklinghausen. Tel. 02361/372819

Kaufe und verkaufe originale Lok-Nr.-Schilder ohne EDV zu Liebhaberpreisen. Horst Flader, Goethestr. 66, O-1160 Berlin

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbahnmuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modelle H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-8391 Ruderting/Fischhaus
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Suche akt. Signalbuch (DB) und Fahrdienstvorschr. (DB), nur Orig.-Angeb. an: S. Wegener, Pf. 321-32, 1113Berlin

1:120 TT-Bahnen 12mm
am U-Bahnhof Seestraße
BERLINER TT-MODELLBAHN-VERSAND
H. Krümmling · 1000 Berlin 65 · Seestr. 42 · ☎ 0 30/4 54 20 99

Liebe TT-Freunde!
Auch im Mai können wir Ihnen erneut zahlreiche TT-Neuheiten präsentieren. Besonders gelungen sind die beiden neuen Geschenksortimente, diesmal ist die 1000-Jahrfeier-Potsdam der Anlaß. Die Modelle in begeisternder Superausführung. Wir freuen uns über das große Interesse an unserer TT-Bahn, der Bahn in der idealen Größe und dem idealen Maßstab. Gern informieren wir Sie, bitte beachten Sie unser Info-Paket und die angebotenen Muster. Neben den EK-Eisenbahnfilmen führen wir nun auch die Berliner CFT-Video-Filme.

Zeuke TT-Sortiment zur 1000 Jahrfeier Potsdam

01399	Personenzug mit BR 92 und 2 Personenwagen: 13138 und 13141 mit Superausführung in sehr dekorativer Holzkassette und mit Gleis montiert auf einem Holzsockel	250,-
01322	Personenzug mit Lok BR 56 KPEV in neuer Farbe und Ausführung, 3 Personenwagen: 13116, 13138, 13452 und 3x gerades Gleis, in sehr dekorativer Geschenkpackung	230,-

Alle Modelle in beiden Sortimenten werden in Superausführung geliefert, auch Sie werden begeistert sein. Die Dampflokomotive BR 92 ist eine Potsdamerin!

Sofort lieferbare Neuheiten:

92400	Elektrolok E 70 grün Länderbahn	195,-
2121	Dampflokomotive BR 01 DR	215,-
2122	Dampflokomotive BR 01 DB	215,-
92290	Beckmann Dampfspeicherlok -DAS MODELL DES JAHRES-	320,-
2813	Berlin 2000 Triebwagen gelb	48,-
2414	Elektrolok 194 DB grün NEU	155,-
2412	Elektrolok 1020 ÖBB rot NEU	155,-
14424	Kesselwagen ESSO NEU	18,90
14425	Kesselwagen SHELL NEU	18,90
14426	Kesselwagen ARAL NEU	18,90
14361	Kühlwagen ZIPFER BIER NEU	23,90
14362	Kühlwagen WIESELBURGER NEU	23,90
01570	TT Sprudelwagenset	75,-
8332	Neuer Zeuke Weichenantrieb	18,90
8333	Adapter zu 8332 für TT Weichen	2,20
8334	Adapter zu 8332 für HO Weichen	2,20
22249	Ersatzteil: Oberteillok 118 DR	26,-

TT-Neuheiten sofort oder in Kürze lieferbar:

02332	Elektrolok BR 155 DR	159,-
02550	Diesellok BR 229 DR	142,-
Beide Lokomotiven überarbeitet und mit neuem Antrieb		
pmt:	Kleinlokomotive DR KÖ II schwarz	225,-
16858	PILZ TT 2 Innenbogenweichen links	26,50
16868	Pilz TT 2 Innenbogenweichen rechts	26,50
8840	Neue Zeuke TT Kupplung kurz	
maTTra	Diesellok 218 DB rot	198,-
maTTra	Diesellok 218 DB neurot	198,-

Krüger TT-Modelle

9320	Autotransportwagen DB blau komplett bedruckt, mit Symoba Kupplung	44,-
NEU 5764	Bausatz Kreuzung 12° 220 mm	17,50
NEU 5767	Doppelte Kreuzungsweiche 12°	44,-
5760	12° Weiche rechts komplett	19,30
5761	12° Weiche links komplett	19,30
5762	Bausatz 12° Weiche rechts	15,-
5763	Bausatz 12° Weiche links	15,-
5707	Flexgleis komplett 70 cm	4,40

CFT Berlin-Eisenbahn Video Filme VHS HIFI STEREO

NEU 15:	Volldampf bei der DR, ein Film über das Plandampfjahr 1992, ca. 60 Minuten	49,-
NEU 19:	Plandampf in Vorpommern, 1. Plandampf im Norden Deutschlands, ca. 60 Minuten	39,-

Beckmann TT:
Elektrolok BR 243 DR rot 315,-
Nur noch wenige Modelle lieferbar

OTTO'S TT Bastelmappen:
Otto Bastelmappe I:
Berliner Stadtverkehr. Acht mehrfarbige Ausschneidebogen, u.a. S-Bahn ET/ES 165, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Arkaden 19,80
Bastelmappe II:
S-Bahn ET 480/481 U-Bahn Triebwagen 1924-26 19,80

Die neue Zeuke TT Ersatzteilliste mit den Verkaufspreisen unserer Firma	-,50
Krüger TT Flexgleis-Muster 30 cm	1,50
Neue Zeuke TT Kupplungen Musterpaar	1,50
Merkur TT Gleisbettung Musterstück	1,50

Diese Muster und die Liste können Sie mit einem Freiumschlag und Briefmarken anfordern.

Das Berliner-TT-Infopaket, die Information für TT-Freunde und alle die es werden wollen: Inhalt: Der TT-Katalog, alle aktuellen Prospekte und Preislisten DM 6.- incl. Porto

Wir führen ein Ladengeschäft mit normalen Öffnungszeiten und Versandabteilung. So kommen Sie zu uns: U-Bahn Linie 6, Bus 105, 120 und 126. Ferner S-Bahn Bornholmer Str. + Bus 126, U-Bahn Pankow + Bus 126. Verlängerte Autobahn 100 direkt vor die Tür.

Modellbahn-Shop KOSTER
Bergstraße 5 · D-6419 Nüsttal/Gotthards
Telefon 0 66 84/13 71 · Fax 0 66 84/5 96
MSK

Ihr Fachgeschäft Nähe Thüringen
Wir führen:
Märklin, Roco, Fleischmann, LGB, HAG, Faller, Vollmer, Pola, Preiser, Wiking, Busch, Trix, Kibri, Heki u.v.m.

O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzerstr. 1
O-1058 Berlin, Modell-eisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,
O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,
O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Str. 7
O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2
O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98
O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104
O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
O-1230 Beeskow, Spielwaren Peter Jäschke, Th.-Fontane-Str. 4/8
O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13
O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89
O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
O-2130 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27
O-2400 Wismar, Modellbahn Börse, Karl-Liebknecht-Str. 52
O-2500 Rostock, Elektro-Schulz Lange Str. 3
O-2750 Schwerin, Thomas Glüsing, Mecklenburgstr. 5
O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
O-3080 Magdeburg, Edgar Haseloff, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13
O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25
O-3530 Havelberg 1, Stettmann's Modellbahn, Domstr. 14
O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96
O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,
O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16
O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44
O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerplatz 2
O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44
O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3
O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26
O-7702 Bemsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26
O-7801 Großkoschen, Horst Bergmann, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4
O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38
O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,
O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17
O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11
O-8270 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13
O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
O-8300 Pirna, Modellbahn u.Spielwaren, Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 2. Juni! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1
O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44
O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3
O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8
O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15
O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27
O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5
O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Str. 1
O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz, Forststr. 13
O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16
O-9512 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2
O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14

W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
W-1000 Berlin 20, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61A
W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7
W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a
W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9
W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2
W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstr. 34
W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
W-1000 Berlin 44, Modellbahn und Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63
W-1000 Berlin 62, Modellbahn Schmitt, Dominikusstr. 25
W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Str. 1
W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42

W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4
W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23
W-2000 Hamburg 1, Modellbahn Ramm, Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17
W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70
W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
W-2000 Hamburg 76, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31
W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
W-2300 Kiel 1, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2
W-2370 Rendsburg, P. Lütje, Spielwaren, Altstadt-Passage
W-2400 Lübeck 1, Emil's Sammlerbörse, Modellbahnen und Modellautos, Krähenstr. 32–34
W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165
W-2814 Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein EV Bahnhof, Postfach 1106
W-2820 Bremen 71, Auto- und Bahn-Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2
W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6

W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79
W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16
W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 0 30/47 80 52 33. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum
W-3450 Holzminden, Matthias Streicher, Modelleisenbahnen – Modellautos, Wilhelmstr. 30
W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str.99

W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnstube, H. Budde, Markgrafenstr. 1
W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15
W-4010 Hilden 1, Modellbahnladen Hilden, Inh. Klaus Kramm, Benrather Str. 4
W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87
W-4019 Monheim, May's Spielkiste, Bernd Schmitz, Alte Schulstr. 35
W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109
W-4130 Moers, Modellbau – Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65
W-4172 Straelen 1, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47
W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9
W-4400 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Judefelder Str. 37
W-4422 Ahaus, ABS Vertriebs GmbH, Modellbahnen – Bausätze – Spielzeug, Industriestr. 9
W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16
W-4630 Bochum 1, Spielzeugparadies Wagner & Raschka oHG, Dorstener Str. 217
W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133

W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 30, Lypold's Modellbahnen, Marcel Lypold, Venloer Str. 664
W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80
W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52
W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Poststr. 9
W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5



W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5
W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 50, Fa. PM, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5
W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80
W-6342 Haiger 1, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle Karl-Heinz Fries, Hüttenstr. 1
W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6
W-6800 Mannheim 1, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.

W-7000 Stuttgart 1, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststr. 44
W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94
W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1
W-7500 Karlsruhe 1, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Heiligenberger Str. 10
W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51
W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71

W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57
W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17
W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41
W-8590 Marktredwitz, Hans Hofmann, Modellbahn-Börse, Markt 46
W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstr. 23
W-8620 Lichtenfels, Modellbahn Treff, Inh. Horst Poltermann, Coburger Str. 8

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwander, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstr. 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

Kostenlos 52 Seiten INFO, Spur angeben! **WALTHERS-Kataloge** N, H0, 0, G, Express-Lieferdienst. **US-Gesamtprogramm auf Lager:** ARNOLD, ATHERAN, ATLAS, BACHMANN, BEV-BEL, CONCOR, IHC, KADEE, KATO, LIFE-LIKE, MANTUA, MICRO-TRAINS, MINITRIX, MODEL POWER, RIVAROSSI, ROCO, ROUNDHOUSE, STEWARD u.a.

IM ANGEBOT H0: ATLAS/KATO C424/C425 **175,–**. PROTO GP18 Hi/Low Nose je **135,–**. KATO SD40/GP35 je **190,–**. KADEE #5 **6,50**, #17–#20 je **8,70**. **IM ANGEBOT N:** ARNOLD S2 **99,–**. ATLAS GP35 **155,–**. KATO F7A/B je **160,–**. E8/9 je **175,–**. Pss. Set (6) **246,–**, Ergänz.-Set (4) **164,–**. LIFE-LIKE F40PH/GP38-2/F7A/BL-2/FA-2 je **75,–** (FB-2 dmy DM 36,–). SPECTRUM Dash 8 **99,–**.

Sammler-Service

US-Modelle · Raritäten · Import-Export

P. Joseph, Bergstr. 7, D-8069 Scheyern

Tel. (0 84 41) 22 44, Fax 7 64 22



GEBÄUDE-KITS, ZUBEHÖR JEDER ART, ATLAS GLEIS/WEICHEN (H0), MICRO N CODE 40 GLEIS/WEICHEN (N, Nn3, Z), BÜCHER, US-MAGAZINE u. MICRO-TRAINS IM ABONNEMENT

Suche

Übernehme gesamte H0-Anlagen u. Sammlungen, gegebenenfalls Selbstabholer. Tel. 02256/695

BR 106 DR v. Piko H0 m. gr. Fahrwerk (gt. Zust.). T. Kreitmair, Bergstr. 1, 8033 Krailling

Draisinen-Fotos und SKL-Fotos gesucht. Stefan John, Haupstr. 163, 6236 Eschborn/Ts.

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 5400 Koblenz
Telefon 0261/18627 · Fax 18690

Model Loco Katalog inkl. Neuheiten 14,50

	BS	
ML 241 Berg. bay	309	
ML 242 Würth. Adh		1419,–
ML 243 BR 37, pr. P6		1469,–
ML 244 BR 62 DB		1419,–
ML 246 BR 92	498,–	1369,–
ML 247	NEU	NEU

– MP-Radsätze MS
…otorisierungen SB
…gen 4,– in Briefmarken
…and NN 8,– oder Vorauskasse 5,–

Messeexpressinfo mit Preisliste und Prospektmaterial DM 5,–

"S4000", alle Varianten, Traktor „Famulus", Raupe „KS 30", Robur „LO 2500", alter Kühlergrill, bitte mit Preisangabe! Andre Wegner, Dorfstr. 12, O-7901 Listerfehrda

Modelleisenbahnen ehem. DDR ges.,Kompl.-Anlagen, Einzel- und Sammelstücke, auch def., sowie Zubehör der Größe H0, S, O und Eigb. P. Rassmann, Dorfstr. 46, O-7561 Groß Drewitz

Suche Gleispläne 1950-85, Bingen, Bingerbrück, Türkismühle, Friedberg/Hess, Crailsheim, Altenkirchen/WW, Nördlingen, Weiden, Frankfurt/M. HBF, Cottbus, Leipzig HBF. Jörg Bastian, Gartenstr. 25, 6369 Nidderau 1

Suche Roco H0 BR41 (43244), gebraucht, auch o. Tender f. Umbau. B. Freier, Tel. 0161/1636963

Suche alles für die Spur TT, speziell: Schienen, Weichen, Signale, Fahrzeuge, Zubehör und Literatur. Angebote mit Preisangabe an: Stiller, Hügelweg 33, 4223 Voerde 2

Suche Zeuke TT V 180 mit zwei weißen Zierstreifen oder nur Gehäuse, auch defekt. Tel. 0351/4128580

Suche (PIKO-H0 DR: 185/195, 6xReko-wg. 4 achs., grün, 4x Csa 95, Bi 33, 2xGehäuse VT 135, Loks u. Wg. (auch def.). **Biete:** DB VT 33/ VS 145,PWi 32 rot, 6x Rekowg. wlf/gr., 4x SNCF Csa 95. R. Hendl, Kantstr. 23d, O-8122 Radebeul

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl., U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Suche für Piko BR 89²: Radsatz, kpl., (3 Stck. 1.386) und 2 Kreuzköpfe, kpl. (1.386). Tel. 03643/501699

Suche Piko: VT 135/VB 140 o. VT 70/VB 140, auch einzeln, Holztelefone, Vermittlungen, Einzelteile (Hörer u.ä.). Winterberg, Ringstr. 86, W-6500 Mainz 42. Tel. 06131/592000

Piko BR 01-5, Nr. 6327-1 od. 6329-1, Boxp. grün m. Umlaufschürze, neu, g. o.k. angemess. Preis. 030/4328610

H0-Automodelle nach DDR-Vorbild (CKEHI), wer verrät mir Bezugsquellen / besorgt mit Modelle? Tel. 069/851162

Suche Libemann-Stadtilm Spur 0, Koks, Wagen, Gleismat. u. Zubehör, auch defekt, Angebote mit Preis an: Frank Bock, Vitusring 24, 4286 Südlohn

sb modellbau

FH-Motorisierungssatz
für Berl. TT-Bahn

BR 01	Best.-Nr. 11501	**DM 95,75**
BR 56	Best.-Nr. 11502	**DM 103,30**
BR 81	Best.-Nr. 11503	**DM 146,80**
VT 171	Best.-Nr. 11504	**DM 99,30**
V 36	Best.-Nr. 11505	**DM 146,80**
E 194	Best.-Nr. 11506	**DM 117,85**
V 118	Best.-Nr. 11507	**DM 102,00**
V 130	Best.-Nr. 11508	**DM 102,00**

Nutzen Sie unseren preisgünstigen Direktversand im Inland DM 3,50.
Katalog 5. Auflage 1992/93
DM 9,50 + DM 3,50 Porto.

8037 Olching · Ilzweg 4
Telefon 08142/12776
Telefax 08142/41171

Höchstpreise für IA Lineol, Elastolin, Gama, Militär und anderes Spielzeug. Tel. 04741/8535

Suche : Alles über die „MPSB" u. andere 600 mm Schmalspurbahnen. A. Schöner, Weserstr. 9, W-3320 Salzgitter 51

Suche alte Märklin-Lokomotiven Spur 1 und Spur 0, 4-Achswagen, Bahnhof vor 1940, zahle gut, schnelle Abwicklung/Abholung. Wolfg. Zettel, Mühlstr. 32, 7167 Bühlertann. 07973/5889

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. 0711/ 655106

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/Werk/Industriebahnen (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche DR-Kursbücher. Angebote bitte an: W. Großbaier, auf der Haid 49, W-7800 Freiburg

Kaufe H0-Loks u. Zub., auch def., ausfü. Angeb. mit Preis an: Hiller, Rilkestr. 55, O-9081 Chemnitz

Suche s/w. Fotos WPK DR Dampf- und Dieselloks bes. Raum F/O, nördl. DDR, Bautzen, Görlitz und Zittau, auch aktuell Plandampf, su. auch Lokschilder, RBD- und BW-Schilder. G. Bembnista, Cosmarweg 37, 1000 Berlin 20

Piko N BR 55 d. SNCF, SNCB u. M61d. MAV. F. Müller, Am Rabensmorgen 17, 4600 Dortmund 1

Spur N Pico BR 55 DR nur i. o. und techn. einwandfr. Zustand, biete im Tausch Trix NVT 135 + VB 140, suche desw. Trix N8R O1 (grau), gegen Kato. ETA 177 DR, grün, nur Tausch, kein Verkauf. Tel. 09289/6851

Suche alles über die Eisenbahn-Sicherungstechnik. Angebote an R. Lorenz, Am Kirchteich 11/0206, O-4090 Halle-Neustadt

AN- VERKAUF

Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8521114**

Privatmann sucht Märklin H0 Einzelstücke, Sammlungen größere Anlagen, Selbstabhol. Tel. 02256/695

Suche Hruska BR 84, Piko BR 23, 50, 80, 81, E 245, SVT 175, LVT 171, 172 FLM, BR 210, 065 Trix, BR 217. Fecht, Calwerstr. 26, 7266 Neuweiler

H0 BR 42 Gützold, ältere Wiking PKW-Modelle, ME vor 55. Künzel, Marpergerstr. 24, O-7031 Leipzig

Suche Feldbahnmat. Spur 500 mm, Kleinlok oder Schienen-Kuli, Muldenkipper 0,5³, gußeiserne Kugeldrehscheibe mit ebener Oberpl. Stechbart, Bruchmühler Str. 76, O-1273 Fredersdorf

Suche alte Permot-Automodelle (Hruska), Eisenbahnmodelle (Hruska), Straßenbahnmodelle (Permot) sowie Obus-Modelle (60 Jahre), alles H0. D. Lanzke, Postfach 1144, 3584 Bad Zwesten. Tel./Fax 05626/679

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf
MODELL EISENBAHNER

Suche Flm.-Kuriere und Flm.-Loks und Wagen der 50er und 60er Jahre, Schreiben an: R. Scholtes, 7, rue de Dalheim, L-5898 Syren

Selbstgebaut und super!

Messing-Modellbausätze in H0 und H0e
sächs. Schmalsp.: IV K; NS 4; SKL;
Sprengwgn., SSw., Schneepflug, Postwgn.,
Packwgn., Personenwgn.
Direktversand – Prospekte gegen Rückporto

GI **MODELLBAU**
Heinrich-Heine-Str. 31
O-4413 Sandersdorf

Suche Fotos der Draisinen der Rü.K.B., der Altmärkischen Kl.-Bahnen,sowie der Sächs. Bahnen. Angebote: S. John, Hauptstr. 163, 6236 Eschborn/Ts.

Bauen Sie Ihren Traum!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Kleinwerkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahn-Träume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG.

Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen 5,– DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund, Kto.-Nr. 426 43-465.
(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).



fohrmann-WERKZEUGE
für Feinmechanik und Modellbau

Sydowstraße 7c-d
D-4335 Waltrop
Tel.: 0 23 09/29 62

FOHRMANN WERKZEUGE

Komplett-Set-Angebote H0

alle inkl. Bausatz Lagerplatz der Dampflokzeit, über 80 Teile mit Lattenschuppen, Schubkarre etc.

Liliput:		
	Dampfloks z.T. in Metallausführung mit Federpuffern:	
10133	BR 012 DB Oel	399,-
10134	BR 01 DB Oel	399,-
420	BR IVh Bad. Staatsbahn blau	499,-
4098	BR 18 DB handgealtert	399,-
7510	BR 75 Bad. Länderbahn grün	249,-
7520	BR 75 Bad. Länderbahn blau	249,-
7522	BR 75 Länderb. Fotogr. Anstrich	249,-
17701	ETA 177 Akkutriebwagen DRG grün	199,-
17704	ETA 180 Akkutriebwagen DB rot	229,-
14450	SBB-NPZ Pendelzug 2tlg.	198,-
14451	SBB-NPZ Pendelzug 2tlg. (rote Stirn)	198,-
16010	Diesellok 2060 ÖBB grün	119,-
860	Orient-Express-Zug 5tlg.	399,-
83615	ÖBB Speisewagen blutorange	49,-
83600	DSG Speisewagen rot Ep III	39,-
82600	Kanzelwagen cr./blau ohne Zurüstteile	39,-
110132	E-112 creme/rot (TEE-Lok)	199,-
11008	E-10 creme/blau Rheingold Lok	199,-
Rivarossi:		
1357	BR 89 DRG 1935	298,-
Piko:		
6330	G8' KPEV	129,-
6301	BR 66 DB	99,-
6334	BR 03 DR	129,-
6326	BR 41 DR	129,-
6325	BR 01 DR	119,-
0750/000	Set: BR 01 DR + 3 Reisezugwagen	159,-
6010	BR 130 (Taiga Trommel) DR	99,-
Gützold:		
0744/002	Personenzug der K.Sächs Sts. EB mit XIV HT Dampflok + 3 Piko Wagen CSA 12 komplett	149,-
126200	BR 64 DRG	99,-
190/27/1	BR 86 DR	98,-
190/27/3	BR 86 CSD	89,-
190/23/2	150Y SNCF (BR 52)	99,-
190/28/1	BR 56 DR	129,-
190/28/2	BR 56 DB	129,-
190/29	BR 56 DRG-AEG Kohlestaubtender	129,-
190/25	BR 106 DR	79,-
190/25/6	Werkslok silber	79,-
190/25/5	ÖBB-Alpine	89,-
190/18	BR 110	69,-
190/20/1	BR 118 creme/orange	89,-
190/20/2	BR 118 creme/blau	89,-
190/19/1	BR 118-1 weiß/rot	99,-
190/21/2	BR 120 CSD	89,-
190/6201	BR 244 DR	69,-
190/6211	E-44 DB	79,-
180300	E-44002 DRG grau	89,-
Lima:		
149707	V20 Militärzug (5tlg.)	179,-
208138	V20 Diesellok DB grün	99,-
208139	V270 Diesellok DB schwarz	99,-
208139S2	V20 Militär-Tarnfarbe	99,-
208140	BR 270 Diesellok rot DB	99,-
208233	WR 360 C Wehrmachtslok	119,-
208213	V36 DB schwarz/rot	119,-
208226	V36 DR grün/rot	119,-
201642	V300 DB rot (6achsig)	159,-
208119	E-103 DB creme/rot TEE (Doppelkardan)	159,-
208120	E-103 DB rot (Doppelkardan)	159,-
208035	E-120 DB cr./rot IC (Doppelkardan)	129,-
208142	E-120 DB rot (Doppelkardan)	159,-
208116	V 188 Doppellok Militär-Tarnfarbe mit 303500 Leopold K5 Geschütz	179,-
201214	ETA 150 DB cr./blau Akkutriebwagen	99,-
201213	ETA 150 DB creme/bl. m. roten Türen (Akkutriebwagen)	99,-
201080	2tlg. Triebwagen VT 628 grün/weiß	159,-
149756	3tlg. Silberling Garnitur inkl. Steuerwagen 1:100	99,-

AFV Augusta-Modellbahnen

8900 Augsburg · Am Perlachberg 5
Bestellungen unter Tel. 0821/157624 oder Fax 0821/157398
Lieferung per Nachnahme + DM 10,- Porto o. gg. Vorauskasse (EC-Scheck) + DM 7,- Porto. Angebote solange Vorrat reicht.

01 1066 dampft ab Berlin!

29. Mai Berlin – Hamburg – Berlin
30. Mai Berlin – Dresden – Berlin
31. Mai Berlin – Karlsruhe
sowie 20. – 23. Mai nach Königsberg/Ostpr.

Anmeldungen und Programme bei:
Rail Tours Mochel Reisen GmbH
Georg-Vogel-Str. 2 • W-7630 Lahr
Tel. (07821) 4 30 37 • Fax (07821) 4 29 98

Piko-N BR 65, 118, 55 (auch def.) Gleismat. Minitrix, Roco. Schanze, Harnackstr. 17, O-6800 Saalfeld

Suche Städte-Expreß-Wagen DR und BR120 (alte Nummer) DR in H0. M. Prätorius, Anton-Fischer-Ring 63, O-1580 Potsdam

DR-EDV-Lokschilder, alle BR, bes. 99, 104736. 130/131/132NALG, 199,8 Dampfloks. Tel. 09281/2965, Markus Lohneisen, Bahnhofspl. 8, 8670 Hof

ROLF RICHTER
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim
Beratung – Gutachten – Informationen
Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 6940 Weinheim
Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

Fleischmann Nr. 4811 (pr. T3). Rudolf Hecke, Hirtenberg 25, Kirchen, 7930 Ehingen

Veranstaltungen

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut – veranstalten: **9. Mai, 4040 NEUSS,** Stadthalle, Selikumerstr. ★ **9. Mai, 4790 PADERBORN,** Schützenhalle, Löffelmannweg. ★ **16. Mai, 5860 ISERLOHN,** Parkhalle, Alexanderhöhe. ★ **16. Mai, 4030 RATINGEN,** Stadthalle, Schützenstr. 1 ★ **23. Mai, 5000 KÖLN,** Gürzenich, Martinstr. 29–37. ★ **6. Juni, 5650 SOLINGEN,** Theater- u. Konzerthaus, Konrad-Adenauer-Str. ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★
Auskunft, Anmeldung:
M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH., Tel. 0203/511 33 und 0203/746327, Fax: 0203/52929.

Graeber's Eisenbahn-, Puppen-, Spielzeugmärkte und Auktionen 25.4.93, 11-16 Uhr: 3100 Celle, Städt. Union, Albrecht-Thaer-Platz 1 (gegenüber dem Schloß), Spielzeugmarkt, Tischgeb. 30,- DM/lfdm; 2.5.93, 11-16 Uhr, 5600 Wuppertal, Unihalle, Albert-Einstein-Str. 20, Tischgeb. 30,- DM/m, Spielzeugmarkt, größer, schöner, ebenerdig, ausreichend Parkplätze, ca. 1 km von Stadthalle entfernt, an Stadthalle vorbei, dann links der Beschilderung folgen; 9.5.93, 11-16 Uhr, 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380, Spielzeugmarkt, Tischgeb. 35,- DM/lfdm.; 16.5.93, 11-16 Uhr, 4900 Herford, Markthalle, ACHTUNG! NEUER MARKT! Tischgeb. 25,-DM/m, Spielzeugmarkt, BAB 21 Abfahrt Herford Innenstadt; 21./22.5.93, ab 16 bzw. 9 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Str. 6, 108. Spielzeugauktion; 22.5.93, 13-17 Uhr, 2000 Hamburg, Handwerkskammer, Holstenwall 12, HH 36, Nähe Hbf, Spielzeugmarkt, Tischgeb. 30,- DM/m; 23.5.93, 10-17 Uhr, 4837 Kaunitz, Ostwestfalenhalle, Paderbornerstr., BAB A1 Gütersloh, Spielzeugmarkt, einer der größten Märkte der BRD; Tischgeb. 1 x 0,7 m 40,- DM, 1 x 1 m, 50,- DM, Mietgeb. pro Tisch 3,- DM; 30./31.5.93, 10-18 Uhr, 8651 Neuenmarkt-Wirsberg, Dampflokmuseum (Tag der offenen Tür), Spielzeugmarkt, Tischgeb. 40,- DM/m, Mietgebühr für Tische 5,- DM/lfdm. Wandplätze 20% Aufschlag. Bei Tischbestellungen Überweisung auf Konto 375907-433 Postgiroamt Essen (BLZ 360 100 43). Für Firmen und größere Gruppen gewähren wir Preisnachlässe bei Tischgebühren und Eintrittsgeldern. Hotelnachweise und -reservierungen sind über uns möglich. Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Telefon 0202/303025, Fax 311427.

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

Verschiedenes

Alte Neumann-Kondensatormikrofone gesucht. 030/3224268 oder 030/33033521

1. Berliner LGB -Markt
Inh. B. Kreutlein
Über 1.000 Ersatzteile von LGB am Lager!
Wir führen: **Gleise (Vollmessing) passend zu LGB**
60 cm = **11,20 DM**, 100 cm = **18,40 DM**, 120 cm = **22,30 DM**
Gleisbettungen:, Tunnelportale, Viadukte aus Beton
Außerdem bieten wir folgende Firmen an:
LGB, Pola, Salota, Noch, Preiser, Busch, Playmobil, Hupperts, Revell, Brawa, Titan (Trafo 200 VA, 24 V)
Große Preisliste gegen Einsendung von DM 5,– incl. Porto
Holzhauser Str. 59 (Autobahnausfahrt Holzhauser Str.)
1000 Berlin 27, Telefon 4 32 37 01

Stellenangebote

GESUCHT: Der Vertreter mit Charme, Erfolg und Biß!
Wenn Sie den Modellbahn-Fachhandel mit seinen ganzen Besonderheiten wie Ihre Westentasche kennen, ein gern gesehener und anerkannter Gesprächspartner sind und auch neue Produkte überzeugend vorstellen können, sind Sie unser Mann.
WIR BIETEN: Eine anerkannte Produktpalette, ideal zur Mitnahme für Ihre Reise – und gute Konditionen!
INTERESSE? Dann schreiben Sie uns, welches Gebiet Sie betreuen und welche Produkte Sie schon vertreten.
Wir melden uns umgehend bei Ihnen.
Zuschriften unter Chiffre MEB 8500053 an die
Motor-Presse Stuttgart · Leuschnerstraße 1 · 7000 Stuttgart 1

Alle Modellbahnen, alle Maßstäbe, alle Meinungen in der Modellbahn-Mailbox kostenlos und rund um die Uhr! Lesen mit „MBA", schreiben mit „W, MBA": Tel. 030/7823064!

Sonderfahrt mit 99 5902 und 99 5903 von Wernigerode nach Benneckenstein und zurück mit dem Oldtimerzug am 23.05.1993. Info: Volker Baake, Hangelgasse 9, O-3701 Silstedt

Aus dem Privatbesitz verkaufe ich 2 Eisenbahn-Jahrbücher 1964/69, zu je DM 70,-, Höhere Mathematik, 14 Hefte, Lehrbriefe, Prof. Fritz Rühs/Johannis Schönerstedt/DDR, Bergakademie Freiberg, DM 140,-, Modelleisenbahner 7/57 bis 31.12.80 je Heft DM 7,50, von 1.1.81 bis 2/90 je Heft DM 5,20-57,20, zusammen DM 2127,20, eine TV-Sächsische Staatsbahn H0, Deutsche Reichsbahn, Tenderlok BR 89,-, unbenutzt für Güterzüge, DM 300.Chiffre ME05/716030

Suche TTL-Prismenaufsatz, mit Belichtungsmesser für Pentacon-SIX-TL. Karl Steinmayer, Koloniestr. 2-10/1/20, A-1210 Wien

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Straßenbahnfans! Biete original runde Linienscheibe von Leipz. Pullmannwagen, Linie 28, suche Spur I Blechbahn, 2 Handweichen und Tender für Uhrwerklok. Holger Zahn, Cölpiner Str.11, O-2000 Neubrandenburg

Möchten Sie Ihr Hobby zum Beruf machen? Für ein im Aufbau befindliches privates Eisenbahnmuseum suchen wir einen flexiblen, erfahrenen Dampflokschlosser. Erfahrungen mit Dieselloks und eine Lokführerausbildung sind von Vorteil. Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an: Eisenbahn Betriebs GesellschaftmbH, Buchenhof 5, 4799 Borchen

Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen, auf 310 S. Alles über Draisinen. S. John, Hauptstr. 163, W-6236 Eschborn

Chance! Fachl. Interessent. wird Aufbaumöglichkeit z. Herstellung feinster Tasks geboten, mit Hausgrundbesitzer. Chiffre ME05/716688

Machen Sie Ihr Eisenbahn-Hobby zum Beruf!
Sie können viel Geld mit wenig Aufwand verdienen in nebenberuflicher Tätigkeit durch den Verkauf von Modellbahn-Zubehör. Unsere sehr günstigen Modellbahn-Artikel lassen sich sehr gut bei Modellbahnfreunden verkaufen. Wir suchen nebenberufliche Mitarbeiter in den neuen Bundesländern.
Wenn Sie Spaß am Verkaufen haben, dann wenden Sie sich schriftlich an uns.
Augsburger Modellbahn-Vertrieb
8900 Augsburg, Karolinenstr. 21, Tel. 0821/519101

Verk. Lit., Bauanleit. u. Baupl., aus ält. Modelleisenbahnerheften, mont. Bausätze aller Art, Sandstrahl- u. Farbspritzarb., Ant. v. Drehteilen, Info. geg. Freiumschlag. U. Bergmann, Thiestr. 8, 4301 Weddersleben

Modell-Eisenb. Magaz. EM 102 Hefte d. Jahrg. 82-90, DM 300,- + Porto, komplett Jahrg. 82-86 u. 90, DM 40,-/Jahrg. + Porto, Abholung mögl. 05143/1502

Eisenbahnliteratur zum halben Preis, verlagsneu und preisgünstige Sonderausgaben. Liste anfordern! Versandbuchhandlung C. Hüttermann, Bahnhofstr.74, W-5439 Höhn. H

Tausche

Tausche Regner 99011 LGB-Live Steam Lok (Vitrinenmodell) gegen gleichwertige Dampfmaschine. H. Weiner, Laubersh. Gasse 14, 6550 Bad Kreuznach. Tel. 0671/42624

Umfangreiches TT-Material und Zubehör, sehr günstig gegen Loks und Wagen in H0 von Roco, Liliput, Fleischmann, Riva, Trix usw. Tel. 030/5276894

Suche Historische Eisenbahn-Souvenirs, biete: Märklin neue Spur 1 (Königspur, Maßstab 1:32), die große Bahn mit 4 Puffern an den Fahrzeugen,die dem Vorbild auf 1435 mm Regelspur entspricht, Loks, Wagen, Zubehör, günstige Anfangspackungen mit Lok, 2 Wagen, Schienen, Trafo, alles komplett für sofortigen Einsatz. Horst Schilky, Manteuffelstr. 58, 1000 Berlin 42



Modellbahnbox
Karlshorst
Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen für den Selbstbau) von cm.
Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · O-1157 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst



Sitz der Piko GmbH im Sonneberger Stadtteil Oberlind mit dem von der Treuhand gestifteten Verwaltungsgebäude im Vordergrund.

Piko? Piko!

Piko Spielwaren GmbH steht am Eingang der Produktionsstätte, die einst als VEB Piko im Kombinat Spielwaren Sonneberg firmierte und nach Ruckungen und Zuckungen der Jahre 1990 bis 1992 seit dem 1. Mai 1992 über die Treuhand einen neuen Besitzer hat. Dr. René F. Wilfer, vom Zubehörhersteller Pola kommend, ist der Geschäftsführer der neuen Gesellschaft, und William Hübler, ebenfalls aus dem Hause Pola stammend, der Produktmanager Modelleisenbahn.

Die GmbH hat vom VEB eine ansehnliche Immobilie und Produktionsstätte in Oberlind, einem Vorort im thüringerischen Sonneberg, übernommen. Und einen traditionsreichen Namen. Piko verkörperte für die DDR-Modelleisenbahner die ewige Hoffnung, nicht nur überhaupt Modellbahnartikel im Laden zu erhalten, sondern auch Qualitäten, die sich mit denen der „Bundesbrüder“ messen könnten. Die Planwirtschaftler indes machten da nicht mit. Modellbahnen galten als unliebsame Spielwaren, zu deren Produktion Importrohstoffe verlangt wurden: Kunststoffe, Farben, Metalle, Spezialmaschinen. Plüschtiere und Puppen aus heimatlichen Rohstoffen ergaben eine günstigere „Divisenrentabilität“.

Bei den bundesrepublikanischen Modellbahnern war Piko ebenfalls nicht unbekannt. Als Billigware angeboten, nahm man es in Kauf, daß es mit der Oualität, besonders mit den Lokomotivantrieben und den Laufeigenschaften der Wagen, oft haperte. Dieser Umstand reizte zum Nachrüsten, forderte zum Basteln auf.

Nicht nur wir als ex-DDR-Fachblatt der Modellbahner waren gespannt, was nach der Wende aus Piko werden würde. Wir widmeten uns daher immer wieder diesem Thema und verhehlen nicht, daß wir dem Rückzug mit Bedauern zusahen.

Seit dem 1. Mai 1992 ist Piko nunmehr eine GmbH, eine angemessene Frist, um nachzuschauen, was sich dort seitdem tat.

Äußerlich ist der Produktionsstätte in Oberlind ein Verwaltungsgebäude vorgeschaltet worden, eine Zugabe der Treuhand, modern, zweckmäßig, vom Volumen dem Unternehmen angemessen. Die Produktionshalle selbst wirkt sehr aufgeräumt mit klaren Strukturen, Zuständigkeiten und Abgrenzungen. Und sie offenbart gleichzeitig, welchen Klotz man am Bein hat, wenn man auf überholte Gegebenheiten neue Notwendigkeiten aufpfropfen muß, statt frisch auf der grünen Wiese bauen zu können.



Für den November d.J. bereitet Piko die Auslieferung der Baureihe 82 vor, die von der DB 1949 für den schweren Rangierdienst gebaut wurde (41 Fahrzeuge). Das Modell wird um 250 Mark kosten.

Da waren zunächst die Produktlinien zu bereinigen. Piko produziert nur noch Baufahrzeuge und Rutschautos aus Kunststoff, gefragte Haushaltgeräte (Nähmaschinen, Staubsauger Waschmaschinen usw. für Kinder) sowie Modelleisenbahnen, und hier ausschließlich Lokomotiven und Wagen im Maßstab 1:87. Die Schwesterfirma Piko Modell-Spielwaren hat die Produktion von Gebäudemodellen für die Maßstäbe 1:160, 1:87 und 1:22,5 aufgenommen.

Die Halle ist extrem weitläufig. So sehr, daß man allenthalben Fahrräder hingestellt hat, um die Wegezeiten spürbar abzukürzen – eine Labsal für jeden, der mehrmals die ganze Länge durchmessen muß.

Gleich am Eingang befindet sich die Kunststoffspritzerei. Ein altes Maschinenungetüm steht noch abseits, zum Abtransport bereit. Ansonsten: Ein völlig neuer Spritzautomatenpark, eine erhebliche Investition noch des Jahres 1992. Das gleiche Bild in der Farbgeberei mit den neuen Tampondruckmaschinen und in der Werkzeugmacherei: Elektroerodiermaschinen, funkelnagelneu, cad/cammäßig mit dem Konstruktionsbüro verbunden, für hohe Arbeitsproduktivität und Qualität.

Auf der anderen Seite der Werkzeugmacherei befinden sich die Lagerregale mit den alten Piko-Formen. Diese gewissermaßen schizophrene Situation spiegelt getreu der Vorab-Katalog wieder, mit dem die Piko-GmbH auf der diesjährigen Nürnberger Messe seine Modellbahnprodukte darbot: 14 neuentwickelte bzw. überarbeitete Lokomotiven, 19 Güterwagen und 12 Personenwagen mit neuer Artikelnummer. Dazu 28 Lokomotiven, 128 Güterwagen, 25 Personenwagen und 29 Positionen an Gleisen und Zubehör mit den alten VEB-Piko-Artikelnummern, eben aus den oben erwähnten Regalen und übernommenen Beständen.

Pikos Neustart ist unweigerlich an die Notwendigkeit eines hohen Qualitätssprunges gebunden, um auf dem Markt wieder Fuß zu fassen. Das verlangt Neuentwicklungen, neue Antriebe, NEM-Schächte, Kurzkupplungen und was der Standards mehr sind. Aber deshalb die teuren Altformen fortwerfen? Piko GmbH geht einen Mittelweg, entwickelt neu – und produziert parallel noch solange aus den alten Formen, bis diese verschlissen oder durch genügend Neuformen ersetzt sind. Diesen gewissermaßen als Nachlaßproduktion zu bezeichnenden Fahrzeugen kommen natürlich die hochwertigen Gehäuse aus den neuen Spritzautomaten bereits voll zugute. Dennoch werden sie mit spürbarem Preisnachlaß als „Piko-Hobby“ vertrieben, für Einsteiger vollauf genügend und für Fortgeschrittene ein hochinteressantes Angebot zum Basteln, Umbauen, Frisieren.

Zum Herbst 1993 will Piko in einem neuen großen Katalog dartun, was zu welchen Preisen und Qualitäten zu haben ist.

Piko kann auf dem Markt mit einer Erwartungshaltung rechnen. Womit kann man umgekehrt von Piko rechnen? Wohin fährt die Bahn? Auf keinen Fall in Richtung überteuerter Spitzenprodukte, wie Marketingchef Hübler versicherte, sondern in Richtung einer soliden Gebrauchsqualität mit zuverlässigen, leisen, leistungsstarken Antrieben und Wagen mit ausgezeichneten Laufeigenschaften. Zugunsten geringerer Preise sieht man keine Notwendigkeit, z.B. an Wagenunterböden Dinge wie Bremsarmaturen darzustellen, die kein Mensch beim Modellbahnbetrieb zu sehen bekommt – womit man nicht etwa der Primitivität das Wort redet.

Mit solcher Philosophie kann man leben.

F. Borchert



Die Skoda-Werke in Pilsen bauten seit 1988 Zweisystemlokomotiven für die Strecke Dresden–Prag (16 2/3 Hz 15 kV Wechselspannung und 3 kV Gleichspannung). DR- und CSD-Version sollen im Oktober 1993 für je etwa 130 Mark erscheinen.

Fotos: KLAWIAN



Piko beginnt mit diesen Abteilwagen im Oktober 1993 eine neue Serie nach dem Vorbild der KSStEB. Der Preis wird bei etwa 50 Mark liegen.

Spielzeug Auktion

Als der Berichterstatter, zufrieden, der regenfeuchten Straße entronnen zu sein, sich ins Taxi und als Fahrziel „Weinheimer Auktionshaus" fallen läßt, weiß der Fahrer durchaus nichts damit anzufangen. „Muß etwas größeres sein", meint der Fahrgast hilfreich hinzufügen zu müssen, „auf dem Katalog ist eine Burg abgebildet".

Dank Sprechfunk ist die Sache bald geklärt, und dann sieht man auch schon die mobilen Händler, die am Rande der offiziellen Veranstaltung einen Tausch- und Raritätenmarkt abhalten. Es gibt viele Stücke zu sehen, die in ähnlicher Qualität später auch im Auktionsraum zu finden sind. Ein Unterschied besteht allerdings: Während hier auf der Straße nach Treu und Glauben mit individuellen Preisen gehandelt wird, findet die „41. Weinheimer Auktion alter Spielsachen" nach strengem, gewerberechtlich überprüftem Ritual statt.



Solange die Karte oben ist, gilt das Gebot.



Fällt der Hammer, erfolgt der Zuschlag.

Die Randbedingungen

Rolf Richter, Auktionator und durch die Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar amtlich bestallter Sachverständiger, hat für seine Klientel einen Katalog zusammengestellt. Auf 192 Seiten im Format DIN A 4 enthält er 2 350 Positionen, die in zwei Tagen abgehandelt werden sollen. Sorgsam ist jedes Stück beschrieben: Hersteller, Art, Ausrüstung, Beschriftung, Maße, Farbgebung, Zustand.

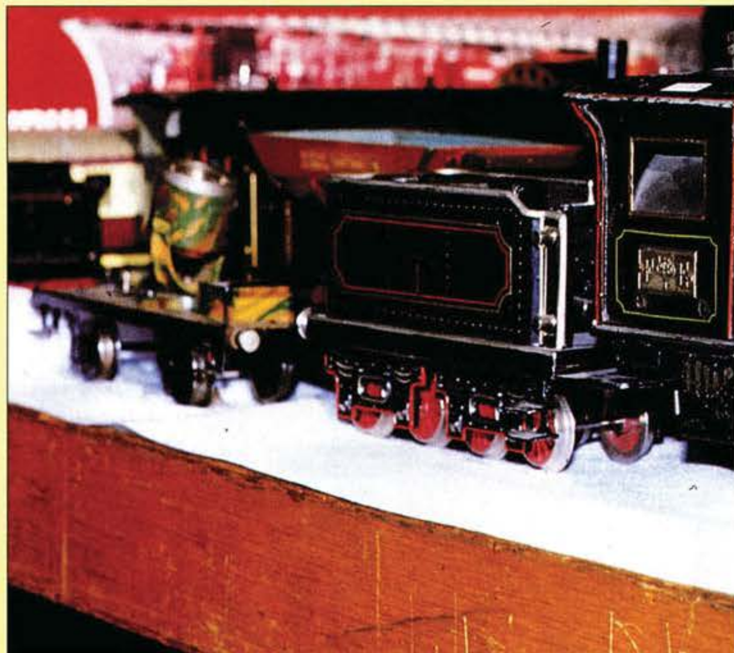


Am Rande: Mobile Händler mit guten Stücken.

Als Abschluß jeder Eintragung nennt der Katalog den Preis, den er, Rolf Richter, als Sachverständiger und Kaufmann für angemessen hält. Dieser Taxpreis ist eine unverbindliche Schätzung. ➪



Bekohlungsanlage, etwa 1900 gebaut: 29.000 Mark.



Mit Spiritusfeuerung, Wasser wird aus dem Tender in den Kessel gepumpt, um 1

Sie beruht auf Erfahrung, Kenntnis der Marktlage, Wissen um die Häufigkeit oder Seltenheit des Objektes. Was aus diesem Preis im Laufe der Auktion wird, ist eine ganz andere Sache und löst eben jenen prickelnden Reiz aus, der nur Auktionen eigen ist und der viele Besucher hierher lockt – manche nur zum Zuschauen.
Das Preisniveau? Es reicht von 10 Mark für einen zweiachsigen, 115 mm langen Märklin-Personenwagen im Originalkarton bis zum Märklin-Kohlebansen mit Ölbeleuchtung und Verladekran aus dem Jahre 1900 für satte 29.000 Mark. Womit noch gar nichts gesagt ist. Warum, erklären wir noch.

Besichtigung

Der Raum, den Rolf Richter am Vormittag des Auktionstages öffnet, hat die Dimension eines Tanzsaales. Fünf lange Tischreihen ziehen sich zur Bühne hin, mit viel Zwischengang. Die Tische sind voll belegt mit Blechspielzeug, jedes Stück mit einer Nummer versehen. Sie ist identisch mit der Katalognummer und wird später auch bei der Auktion benutzt.
Der Saal ist rasch gefüllt mit Interessenten. Sorgsam betrachten sie die Auslagen, vergleichen sie mit den Katalogeintragungen, notieren, fotografieren. Fünf Stunden Besichtigung stehen vor dem ersten Ausruf zur Verfügung. Zeit genug, damit niemand die Katze im Sack kaufen muß.
Die Stücke sind in der Katalognummernfolge aufgereiht. Jeder, der ein Objekt vom Tisch nimmt, um es von allen Seiten zu betrachten, stellt es sorgsam an den vorgegebenen Platz zurück. Diese Fairness dem Nachfolgenden gegenüber zeichnet die gesamte Atmosphäre aus. Man tritt zurück, wenn jemand fotografieren will, gibt auch Hilfestellung; niemand rempelt.



530 mm lang, Bauzeit 1929 bis 1934, winzige Beule: 2.000 Mark.

Die Auktion

Schlag Zwei, der große Moment: Rolf Richter bertritt mit seinen Helfern die Bühne.
Mit ihm kommen Jagdhornbläser im grünen Habit, Freunde des Veranstalters, bringen ein Potpourri markiger Weisen zu Gehör. Beifall, Begrüßung und Verlesen der Versteigerungsbedingungen. Endlich der erste Aufruf.
Auktion hat mitunter den Ruch des letzten Versuchs, des Verzweiflungsverkaufs vor dem Ruin, um wenigstens einige der Gläubiger befrieden zu können.
Nichts von alledem hier. Richter betreibt sein Geschäft seit 20 Jahren. Im Laufe des Tages beobachte ich, daß er viele der Versammelten beim Namen kennt, Stammkunden. Dazu zählen auch Museen, staatliche, private, Werksmuseen. Sie haben hier schon manche Rarität wiedergefunden, die als verloren galt.

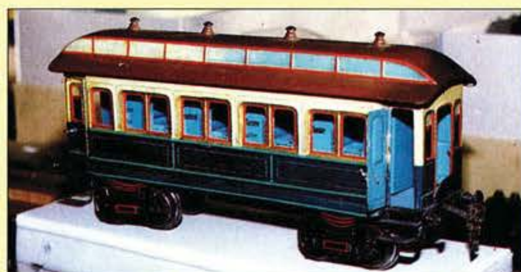
Rolf Richter ruft aus: „Position 1006“ (Blick in den Katalog: Primex-Originalkarton, 150 Jahre deutsche Eisenbahnen, Tenderlokomotive mit vier Personenwagen, sehr guter Zustand, 90 DM).
„Wer bietet mir hierfür 80 Mark?”
„Kein Gebot für 80 Mark?“
„50 Mark? 50 Mark zum Ersten, zum Zweiten – und zum Dritten auf die Nummer 88“.
Die Registratorin auf der Bühne notiert für die Katalognummer 1006 den erzielten Preis von 50 Mark zu Lasten des Bieters 88. Die Angabe wird später in den Computer wandern. Nummer 88 notiert sich seinen Fall. Er wird am Schluß der Auktion – falls ihm noch weitere Schnäppchen gelingen – die Sammelrechnung bezahlen und seine „Beute“ ausgehändigt bekommen. Nummer 88 bleibt anonym. So ist gewährleistet, daß eine gewisse Spezies von Zeitgenossen kaum ausspähen kann, wohin besonders kostbare Stücke gehen und wo sie eventuell, bei ungenügender Sicherung, eines Tages oder Nachts billig zu haben sind.

Interessenlagen

Das Geschäft läuft längst weiter. Da ist eine sogenannte „Fundgru-



Autotransportwagen von 1904 (!): 3.100 Mark.



Wagen des kaiserl. Hofzuges, 1904: 5.500 Mark



Märklin: 12.000 Mark.

be“ für Bastler im Angebot: der Plastikbeutel enthält eine Verteilerplatte, Anschlußplatten, Schalter; alles von verschiedenen Herstellern. 25,- DM stehen für den Krimskrams im Katalog. „Erster Aufruf bei 20 Mark.“ Im Saal rührt sich kein Interesse. „10 Mark?“ Drei, vier Nummern werden hochgehalten. Rolf Richter beginnt, eine eigenartige Zahlenfolge abzuspulen, es sind 10-Prozent-Sprünge: „12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 33, 36, 40 Mark.“ Für 20 Mark wollte niemand die „Fundgrube“, jetzt wollen sie immer noch drei. Die eigenwillige Zählung geht weiter: „44, 48, 53, 60.“ Der Zweite streckt die Waffen, sprich: senkt seine Nummernkarte.. Als Richter mit „66, 72, 80“ weiterzählt, sehen sich die beiden Kontrahenten kurz an. Jetzt scheint es ihnen ums Prinzip zu gehen. „88, 94, 100 Mark.“ Beide halten Stand. „110, 120.“ Das war's. Ob Nummer 236 zufrieden ist, weiß ich nicht. Zumindest hat er den Sieg errungen für ein Objekt, das er anfangs für schlappe 25 Mark nicht wollte.

Es kann auch anders gehen. Da ist eine Hübner-Ellok, sehr guter Zustand, eine Augenweide. Sie steht mit 1.200 Mark zu Buche. Niemand will sie. Richter ruft sie für 1.100 Mark aus, für 1.000. Niemand will sie. Dann: „Mein letztes Angebot. 800 Mark! Drunter geht sie nicht weg.“ Sie geht nicht weg.

Das ist es, was ein solides Auktionshaus auszeichnet: Handeln ja, aber nicht verramschen, die Preise verderben, den Markt kaputtmachen, das Werteprinzip – von dem der Auktionator überzeugt ist – um des Gewinns wegen verraten.

Solche Haltung wird von Käufern und Verkäufern honoriert, schafft Vertrauen, macht den Unterschied aus zwischen solchen und solchen Antiquitätenhändlern.



Bahnhof in Blech, etwa 1900 gebaut: 3.800 Mark.

Der Kreis

Natürlich gehe ich zu dem Herrn, der die für 6.000 Mark im Katalog ausgepriesene „2' C 1' mit vierachsigem Tender, Gesamtlänge 710 mm, Gehäuse grün/schwarz/rot, Federpuffer, Bremsschläuche, kleine Windleitbleche, guter Zustand, eine stattliche Maschine“ für stattliche 12.000 Mark ersteigert hat. Da war eine Regung beim ansonsten betont sachlichen Auktionator zu notieren gewesen: „Herzlichen Glückwunsch“ hatte er nach dem Zuschlag gesagt.

Wir unterhalten uns prächtig, aber ein Foto? „Nein, danke.“ Siehe die oben erwähnte Spezies besonderer Zeitgenossen. „Warum geben sie 12.000 Mark für so ein Modell aus? Es ist ein halbes Auto!“ „Richtig, aber ein ganzes Auto habe ich schon, und um die Welt reisen mag ich in diesen Zeiten nicht. Da freue ich mich lieber über meine Maschine, solange ich es kann. Und wenn ich es nicht mehr kann, wird meine Witwe das schöne Stück wieder hierher schaffen und mindestens den gleichen Preis erzielen. Ich hab's mir im Grunde nur vorübergehend geborgt.“ F. Borchert

Noch hatte sich der feine Nadelstreifenanzug von der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg nicht ausgehangen, da kündigt sich bereits die nächste Messe an. Doch im Gegensatz zum Establishment der Nürnberger Tage war dies eine Messe in Jeans. Vom Säugling bis zum Urgroßvater – in den ersten Apriltagen zog es über 100 000 Freunde des Flug-, Schiffs- und Automodellbaus und nicht zuletzt die Modelleisenbahn-Anhänger in die Dortmunder Westfalenhallen zur Intermodellbau '93.



MESSE in JEANS



Drei Schranken unter Obhut des Kibri-Stellwerks Langenstein: Eine raffinierte Situation auf der H0-Modulanlage der ArGe Modellbahn Dortmund, die auf heimischem Terrain mit privaten Modulen von Mitgliedern aufwartete.

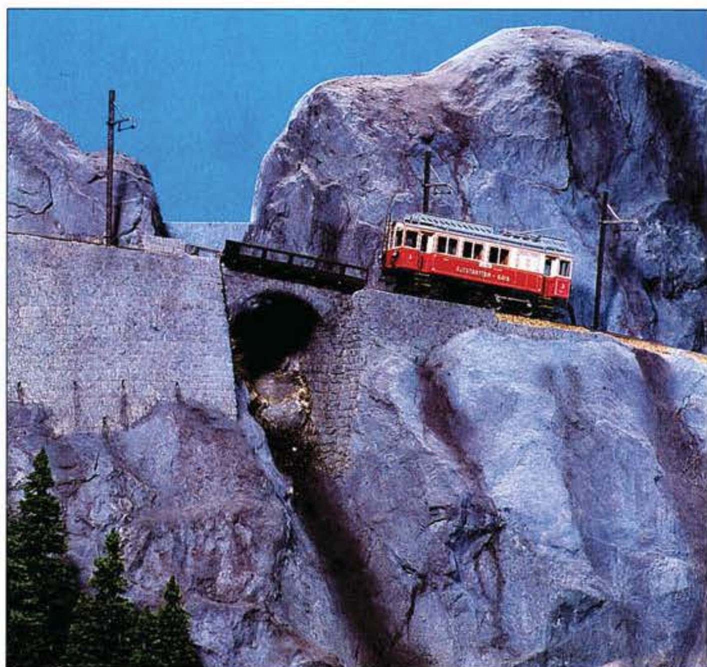
Von der Eröffnung der Intermodellbau am 30. März bis zum Schluß in den frühen Abendstunden des 4. Aprils riß der Strom der Besucher nie ab. Wenn die Redewendung vom „Kind und Kegel" ihre leibhaftige Bestätigung suchte – in Dortmund war sie zu finden. In sechs Hallen stellten auf einer Bruttofläche von 32 000 m² 241 Aussteller und Händler ihre Erzeugnisse vor, und wenn man alles, was da stand, fuhr, flog, schwebte, dampfte oder tauchte, zusammenfaßt, kamen mehr als 10.000 Einzelmodelle zusammen. Inmitten dieser überwältigenden Fülle anspruchsvollen Modellbaus hatten sich die Modellbahn-Clubs und -Händler in der Halle 6 einen guten Platz gesichert.

Eurorail

Auf der etwa 6000 m² großen Grundfläche der Halle 6 hatten die Clubs und Vereine mit etwa 4500 m² den Löwenanteil eingenommen, ein Beweis für die Bedeutung, die man den Club-Präsentationen auf dieser Messe beimaß. Unter der Regie des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) zeigten 23 Gemeinschaften das Feinste vom Feinen in den Nenngrößen Z, N, TT, H0, 0, I und II sowie auf der 5-Zoll-Spur des Dampfbahn-Clubs Deutschland. Letzterer hatte sein Riesenoval auf einer etwa 300 m² großen Fläche in der Halle 5 aufgebaut und zeigte dort Dampfmaschinen und live-steam-Modelle der Spitzenklasse.

Das Symbol des vereinigten Eu-

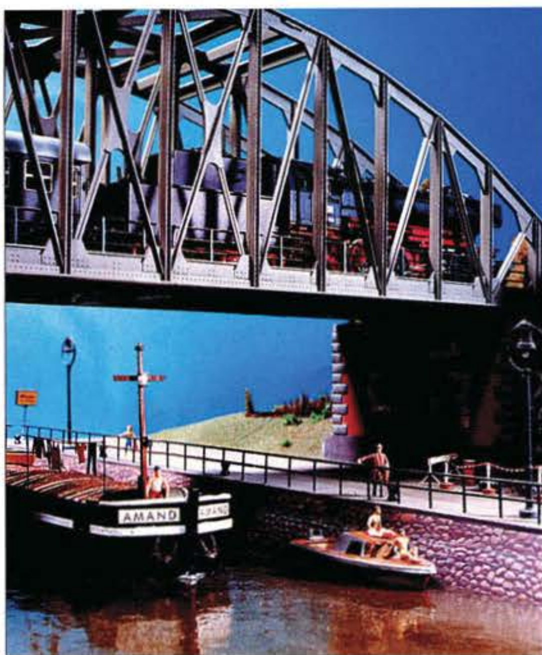
Eindrucksvolle Motive bot die Arbeitsgemeinschaft Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf ihrer Segmentanlage. Selbst die zahlreichen Steine und Geröllbrocken auf der Anlage stammten von schweizer Originalmoränen.

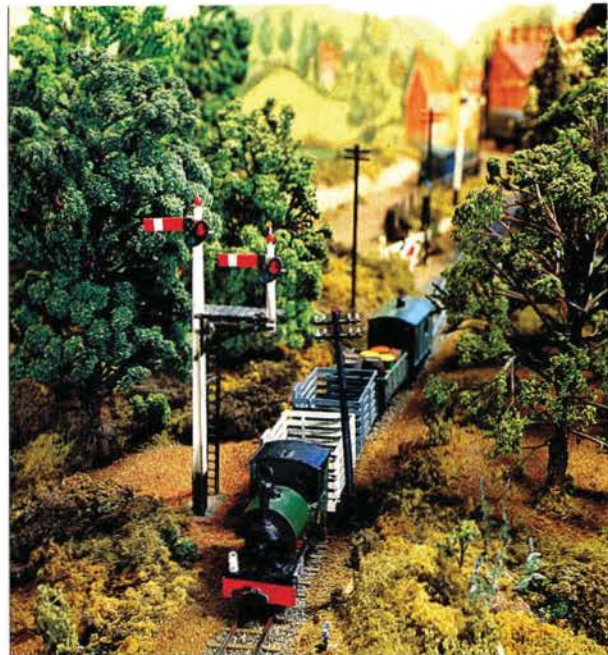


Die Interessengemeinschaft Modellbahn Kaarst war nicht nur Gastgeber für Module aus 12 europäischen Ländern, sondern bot auch auf ihren eigenen H0-Modulen Sehenswertes wie diese Kanalunterführung. ▶

Von Wessex nach Tipton Parva fährt die verträumte Schmalspurbahn in der Nenngröße H0. Das Ehepaar John & Jane Jacobs war Gast am Stand der Kaarster Modellbahnfreunde und zeigte Modellbau mit englischem Flair. (Bild ganz rechts.)

„Dat is doch unse Haus!" soll eine Besucherin erstaunt gerufen haben, als sie an der H0-Anlage des Eisenbahn-Amateur-Clubs Hagen stand. In der Tat bilden die Hagener ihre Häusermodelle Vorbildern nach. ▼









Was man mit Gasflamme und Lötpaste aus feingeätzten Messingblechen machen kann, demonstrierte Manfred Zinnecker aus Bitterfeld.

ropas mit seinen zwölf Sternen hatte es wohl den Modellbahnfreunden der Interessengemeinschaft Modellbahn (IGM) Kaarst angetan, denn gleichsam wie die Sterne in der blauen Flagge hatten sie in ihre bekannte H0-Modulanlage Einzelmodule und ganze Modulstrecken von zwölf ausländischen Clubs eingebaut! Allein die technischen Lösungen an den Modulschnittstellen wären einen gesonderten Beitrag wert. Aus vielen Ländern hatten Modelleisenbahner zu dieser einmaligen Präsentation beigetragen: Zwei Clubs kamen aus England, vier aus Frankreich, zwei aus Belgien und je einer aus Italien, Rumänien, Österreich und aus den Niederlanden. Eine Euroschiene im wahrsten Sinne des Wortes – und ein phantastisches Vorbild für Politiker! Die Riesenmodulanlage „Eurotruck" nahm eine Fläche von etwa 450 m² ein, eine Größe, die zur ersten Intermodellbau vor 15 Jahren allen ausstellenden Vereinen gemeinsam zur Verfügung gestanden hatte.

Bedauerlich aus der Sicht der Modellbahninteressierten war das Fehlen der Großen der Branche. Das war bereits in den zurückliegenden Jahren festzustellen und ist wohl auf die kurze Folge zwischen den Messen in Nürnberg und Dortmund zurückzuführen. Schade ist es dennoch, denn die aktiven Modellbahner, diejenigen, die die potentiellen Kunden der Industrie darstellen, sind in Dortmund zugange, nicht in Nürnberg. So waren die Stände von Faller und Roco stets dicht umlagert, schließlich wollte man sich an Ort und Stelle über die Neuheiten des Jahres informieren.

Anlage mit Mittelgebirgscharakter sind „haustypisch" bei thüringischen Modelleisenbahnern, liegt doch der Thüringer Wald vor der Haustür. Als Vertreter der Modellbahner aus den neuen Bundesländern hatten die Freunde des MEC Saalebahn aus Saalfeld ihre große TT-Anlage und eine H0m-Anlage nach Dortmund mitgebracht. Und auch der modellbahnausrichtende BDEF konnte sich freuen: 311 Teilnehmer an den Seminaren bewiesen, das Interesse an der Modellbahn ist ungebrochen, man muß es nur auf die richtige Schiene lenken. G. K.

MODELL-DREHSCHEIBE

Drei mal IV K

Generationen warteten darauf: Auf der Intermodellbau '93 in Dortmund wurde die beliebte IV K der sächsischen Staatseisenbahn in drei verschiedenen Ausführungen als H0e-Modell gezeigt. Als Reko-Lok der DR wird sie von der Firma SV-Modellbau in Duisburg hergestellt. Die Ursprungsausführung im DR-Look sowie im Erbsgrün der K. Sä. St. E. B. kommen vom sächsischen Kleinserienhersteller Glöckner.

WEINERT MODELLBAU

Bausatz: BR 86

Die Tenderlokomotive wird als Komplettbausatz angeboten, wobei das Modell die Vorbildausführung mit geschweißten Wasserkästen darstellt. Das Gehäuse besteht aus vielen Weißmetall- und Messingfeingußteilen. Der Rahmen wird in Messingätztechnik hergestellt. Ein Beschriftungssatz liegt bei. Die Räder sind in Neusilber gegossen (NEM-gerechtes oder RP 25 Profil). Als Antrieb dient ein Faulhabermotor.

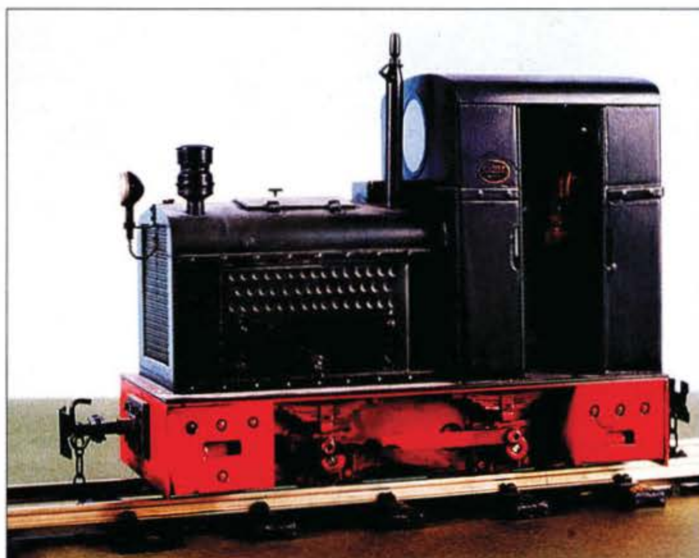


Werkfoto

BAUMANN Modellspielwaren

OMZ 122 für IIe

Derzeit wird das Modell der Deutz-Diesellokomotive ausgeliefert. Für etwa 1500 Mark ist das detaillierte Messingfahrzeug in drei Farbvarianten zu haben. Die Feldbahnlokomotive wird von der Firma Baumann-Modellspielwaren, Flurstraße 9, W-8530 Neustadt/Aisch angeboten. ▼



Werkfoto

Lemaco

BR 103 in 1:87

Die Messingmodelle werden in Handarbeit im schweizerischen Ecublens gefertigt. Eine Lokomotive besteht aus 650 Teilen. In fünf Varianten produziert, wird die Serie aus nur sechshundert Exemplaren bestehen. Besondere Ausstattungen: Federpuffer, Führerstand mit Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen, abschaltbare Konstantbeleuchtung ab 1,5 Volt, Antrieb mit Canon-Motor, zwei Schwungmassen. ▼



Werkfoto

Schotterwagen in TT

Aus der Kleinserienwerkstatt von Peter Lorenz kommt ein Schotterwagenmodell. Fahrgestell, Aufbau und Ladung sind komplette Eigenanfertigungen. Sie entstehen in Kunstharztechnik. Bühnengeländer und Öffnungsmechanik sind durch geschwärzte Drähte dargestellt. Die Beschriftung ist nur am Aufbau angedeutet. Das Modell kostet etwa 35 Mark und kann von P. Lorenz, O-9412 Schneeberg, Forststraße 13 bezogen werden.



Foto: KLAWIAN



Werkfoto

DRG Modell BERLIN

H0-Persilwagen

Das exklusive Kesselwagenmodell wurde nach einem Foto aus den 30er Jahren gestaltet, das den Waschmittelwagen auf dem Gelände der Henkel-Werke zeigt. Das Modell ist für knapp 100 Mark als Bausatz und für etwa 180 Mark als Fertigmodell zu haben. Bezugsmöglichkeit besteht bei H. Langer, Kirschallee 12, W-1000 Berlin 19.

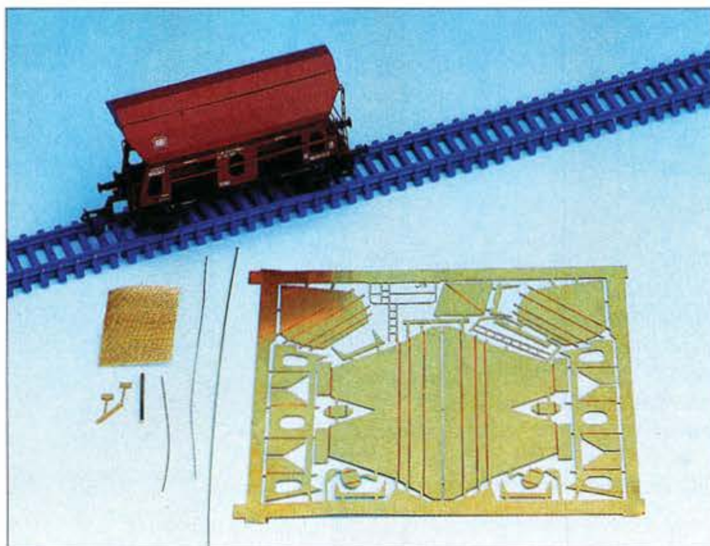


Foto: KLAWIAN

Schwaetzer TT

TT-Schüttgutwagen FC

◀ Aus dem Allgäu kommt dieser anspruchsvolle Bausatz. Auf der Basis eines BTTB-Fahrzeuges kann wahlweise ein offener oder geschlossener FC-Muldenwagen geschaffen werden. Dazu sind die fein geätzten Messingplatten zu teilen, zu biegen und zu löten. Zur wahlweisen Beschriftung liegen DR- und DB- Beschriftungssätze bei. Der Bausatz kostet etwa 25,- Mark und kann bei Schwätzer-TT, Auf dem Ruhbühl 147 in W-7997 Immenstaad bestellt werden.

MOMINIATUR

Werkstattwagen

Im Maßstab 1:22,5 und passend für die Spur IIm liefert H. Brunner das Fertigmodell eines originellen Werkstattwagens. Der Aufbau besteht aus gebeiztem Holz, das Dach aus Kupferblech. Die Ausstattung ist gealtert und wird von handbemalten Weißmetallteilen ergänzt.
Das Modell kostet 360 Mark und ist bei MoMiniatur, Gustl-Waldau Straße 42, W-8300 Ergolding, zu erstehen. ▼



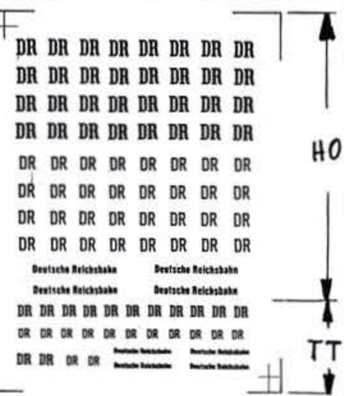
Werkfoto

H0-Lokschilder

Ein Sortiment an H0-Lokomotivschildern bietet Kurt Wagner aus W-8671 Schönwald, Schulstraße 17 an. Auf 0,2-mm-Aluminiumblechen werden die Schriftzüge und Nummern aufgedruckt. Ein Schildersatz kostet etwa 6 Mark. Sonderanfertigungen sind möglich. Ein Katalog wird gegen ein Rückporto von 2 Mark zugesandt. ▼



Foto: KLAWIAN



Werksrepro

Beschriftung

◀ Zur Beschriftung von H0- und TT-Reisezug- und Güterwagen können die weißen Naßschiebebilder von Marsigna dienen. Symbole und Schriftzüge der Deutschen Reichsbahn stehen zur Auswahl. Pro Blatt müssen knapp 2 Mark bezahlt werden. Bezug bei: M. Zschötge, Breslauer Straße 25, W-7250 Leonberg.

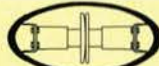


Werkfoto

ASOA

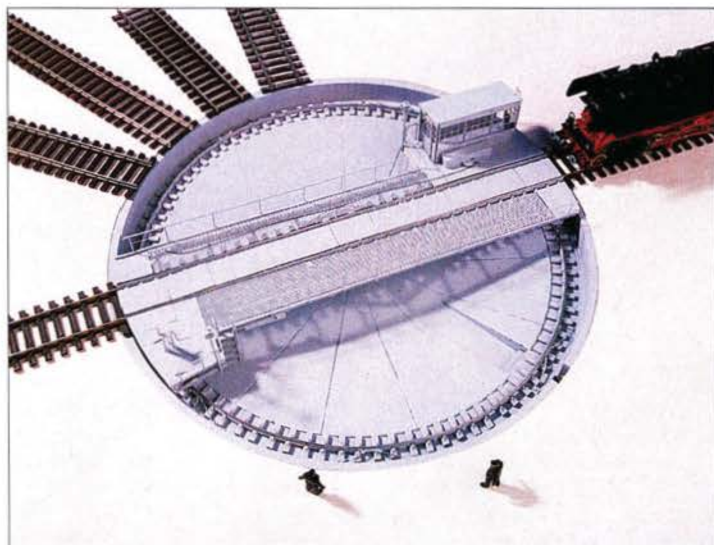
Prellbock

◀ Das für Schotter- und Gesteinsmaterial sowie Schotterkleber und Fließverbesserer bekannte Unternehmen stellte unlängst einen Prellbock für die Nenngröße I vor. Er besteht aus einem blasenfreien Gipsabguß und ist vorbildgetreu eingefärbt sowie gealtert. Für 75 Mark ist der Prellbock bei Klaus Holl, Postfach 440140, W-8000 München 44 zu haben.



20-m-H0-Drehscheibe

Eine Drehscheibe, wie sie auf Länderbahnen anzutreffen war, kommt als H0-Bausatz von Wiederold. Die Bauteile bestehen aus feingeätztem Messing, Schleuderguß und Kunststoff. Das Modell wird mit einem Motor, das beleuchtete Signal mit Memorydraht angetrieben. Der Bausatz kann zum Preis von 440 Mark von Wiederold-Modellbau, Waldstraße 54, W-6053 Obertshausen bezogen werden. ▼



Werkfoto



Werkfoto



Betonbettung

◀ Zur Gestaltung von Freilandanlagen mit Ilm-Gleisen dienen die witterungsbeständigen Betonbauelemente. Das Sortiment mit 21 Bahndammteilen, einem Viaduktsystem und einigen Tunnelportalen kann wahlweise als Fertigprodukt in verschiedenen Farben oder als Gießform zur Eigenherstellung bezogen werden. Bezug über CMF, O-1168 Berlin-Müggelheim, Glottertaler Str. 18.

Modellbahn-Werkstatt Thomas Kollosche

Klebstoff

Zum Kleben und Spachteln eignet sich der Zweikomponentenklebstoff Epasol EP 11. Dieses Produkt gibt es nun wieder in kleinen, modellbaugerechten Abpackungen zum Preis von 8,50 Mark. Sie können über den Fachhandel oder per Nachnahme bzw. bei Vorkasse zuzüglich 2,50 Mark Porto bei Thomas Kollosche in W-1000 Berlin 47, Rufacher Weg 2 erworben werden. ▶



Foto: KLAWIAN



Weichenbausatz

Im Programm der sächsischen Modellgleisbauer wird jetzt auch ein 15°-Weichenbausatz für TT-Gleis geführt. Aus 16 Teilen können jeweils eine Rechts- oder Linksweiche zusammengesetzt werden. Der Antrieb wird von Pilz separat geliefert. Das Neusilberschienenprofil hat eine Höhe von 2,0 mm, das Schwellenband besteht aus Kunststoff. ▼



Werkfoto



Werkfoto

Modellbahnmöbel

Reinhard Düpmeier fertigt Spezialmöbel für Modellbahnen. Sowohl Modulkästen verschiedener Systeme als auch dazu passende Schränke, gegebenenfalls auch als Sonderanfertigung, werden angeboten. Ein Prospekt kann gegen Einsendung von 5 Mark bei R. Düpmeier, Postfach 1101, W-4423 Beelen bestellt werden.



Foto: KLAWIAN

VOLLMER®

Bahnwärterhaus

An der Strecke Esslingen-Plochlingen steht das Vorbild dieses Bahnwärterhauses und dient derzeit als städtische Kunstgalerie. Auch der Hühnerstall und ein Gartenzaun sind im Bausatz enthalten. Zum Zusammenbau des Bausatzes ist reichlich Zeit einzuplanen: Die große Anzahl an Teilen erfordert selbst für einen erfahrenen Modellbauer mehrere Stunden Bauzeit. Das Modell ist detailliert und alle Teile passen genau. Eine vorsichtige Alterung kann den guten Eindruck noch verbessern. Der H0-Bausatz kostet etwa 45 Mark.



Foto: KLAWIAN

Woytnik

Hampelmänner

◀ Exklusive Modelle aus dem Bereich des Berliner Nah- und Fernverkehrs fertigt der Kleinserienhersteller Woytnik. Neben detaillierten S-Bahnzügen, U- und Straßenbahnen sowie Doppelstockbussen, sind auch Ausstattungsteile angesagt. So gibt es die historischen Fahrtrichtungsanzeiger in den Nenngrößen 0 (75,- DM) und I (125,- DM). Sie bestehen aus Schleudergußteilen und sind voll funktionsfähig.

Igra im New Look

Gute Nachrichten für Fans von H0-Fahrzeugen aus dem ehemaligen RGW-Gebiet: Der tschechische Anbieter Igra hat in der Firma Rietze Automodelle einen neuen Vertriebspartner für Deutschland gefunden. Der Nürnberger mit Zweigwerk in Zwickau hat den Halbnullern ein neues Outfit, eine Verpackung und vor allem eine "Quality made for Germany" verpaßt. Den Anfang macht der Tschechenlaster Tatra 815.

Brekina widmet sich nach wie vor den Fahrzeugen der 60er Jahre. Epoche III-Freunde erwarten die Sondereditionen Union-Transport, Einsatzfahrzeuge und Katastrophenschutz mit einer Vielzahl zeitgenössischer Modelle. Neues auch bei den Serienmodellen: Der Henschel HS 16 TL, letztjährig als Sattelzugmaschine eingeführt, ist jetzt als Pritschenwagen mit Verdeck zu haben. Ein passender Hänger findet sich gleichfalls bei Brekina.



Wiking, Maßstab 1:87, Kunststoff: Scania Pritschen-Sattelzug.

Faller bietet Rollmaterial zur Kirmes-Linie. Mit Mercedes SK-Fahrerhaus sind die Zugmaschinen ausgestattet, die in Diensten der Fahrgeschäfte „Breakdamcer“ und „Kartoffelmühle“ unterwegs sind. Ein Anhänger zum Mannschaftstransport paßt ebenso in diese Szene.
Für das Car System wurden die Mercedes 230 TE-Typen (Normalversion und Taxi) umgerüstet.

Igra setzt unter neuer Regie die Serie tschechischer Fahrzeuge fort. Neben dem Tatra 815 und Feuerwehrversionendes Rundhauber-Vorgängers rückt der erfolgreiche Skoda Foreman in greifbare Nähe.

Marks zuständig für kleine, aber feine Schwermetaller in 1:87 und 1:160 läßt wieder von sich hören. In H0 gefallen die Mercedes Simplex und Opel Landaulet, jetzt mit geschlossenen Verdecken den Freunden der Epoche I.
Für N-Spurer sind die Neuheiten DKW F7, Büssing Commodore mit Ladung, Mercedes L 3500 Prit-schenwagen, Opel Blitz Lieferwagen, die neuen VW Doppelkabinen sowie die winzige Zündapp KS 750 von Interesse.

s.e.s. Sachwalter des Espewe-Erbes, hat auch Eigenes zu bieten. Das Goggomobil kommt in Cabriolet- wie auch in Coupéausführung ins Fachgeschäft. Der Lada Nova mit lenkbarer Vorderachse ist ebenfalls startbereit. Der Berliner Doppeldecker Präfekt erscheint erstmals ohne Werbeaufdrucke, der Barkas B 1000 rückte als Einsatzfahrzeug zur Feuerwehr ein.

Die Mercedes LP 809 Kastenwagen wurden neu bedruckt (z.B. „Wernesgrüner“), der Renault FR1-Bus ist jetzt in seiner US-Ausführung als Mack („Grey Line“) lieferbar, der Plymouth Fury wurde mit Chrom und Metalliclack aufgewertet und der alte Peugot 403 Pritschenwagen erhielt einen kleinen Anhänger. Bemerkenswert ist auch der Cadillac `54 Stationswagen als chromglänzender Highway-Krankentransporter.

Praliné aus Schönheide im Erzgebirge überzeugt wieder mit einer Vielzahl von hübschen H0-Minis.



Praliné, Maßstab 1:87, Kunststoff: Fünfteiliges THW-Set und Cadillac-Cabrios.

Die Kollektion eignet sich gut zur Dioramengestaltung. Doch auch Werbemodelle gehören zu den besonders gern gesehenen Sammlerstücken. Vier ehemalige Werbeträger sind jetzt kurzzeitig lieferbar: Mercedes SK-Sattelzug „Hengstenberg“, Scania Streamline-Zug, MAN F90 „Pfanni“-Zug und der MAN F90 Wechselkoffer-Hängerzug „TNT“.



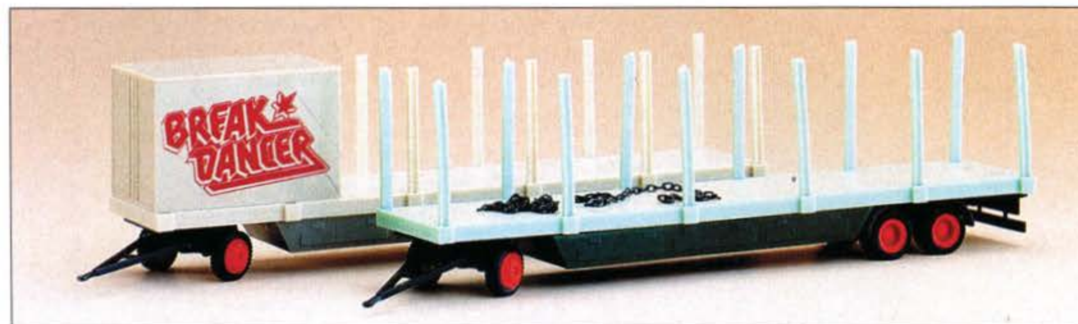
Foto: KLAWIAN

Brekina, Maßstab 1:87, Kunststoff: Citroen.

Preiser Figurenmacher aus Rothenburg, wendet sich hin und wieder an Fahrzeugliebhaber. Neu sind der Hanomag R 55 Schlepper, der Mercedes 1017 Viehtransporter und der Mercedes 508D Kastenwagen der Deutschen Bundespost.

Wiking Altmeister der Automodellzunft, stellt zahlreiche Farbvarianten, neue Beschriftungen und Veränderungen bei Gespannnkombinationen vor. Der gerade erschienene Gesamtkatalog gibt hierüber erschöpfend Auskunft.

Uwe Ruck



Faller, Maßstab 1:87, Kunststoff: Schaustellertransportwagen.



Bayerischer KRAFTZWERG

Mit anspruchsvollen Schlagworten kennzeichnen die Gebrüder Fleischmann in ihrem Katalog fast alle Modelle: Super-Detaillierung, -Lackierung und -Beschriftung. Neben einer hervorragenden Gestaltung wird von Spitzenmodellen aber auch erwartet, daß sie gut fahren und zu einem angemessenen Preis verkauft werden. Wir testeten die Tenderlokomotive 98 812 der Deutschen Bundesbahn.

Es geschah unlängst in einem Berliner Modellbahngeschäft: „Wat? Für ditt kleene Löckchen soll ick üba Zweehundatfuffzich Märker löhnen? Nee meen Jutsta, packen Se det Ding ma wieda in. Ick hol mia son Maschinchen aus'm Erzjebirje: Da kost se blos Hundatneunundneunzich, und die Fahrt hab ick sowieso umsonst."

Ob 250 oder 200 Mark, für das H0-Modell einer kleinen Tenderlok aus der Serienproduktion ist das ein hoher Preis. Dementsprechend hoch sind dann auch die Erwartungen. Doch die Konstrukteure und Modellbauer im Hause Fleischmann haben ganze Arbeit geleistet und ein schönes Modell geschaffen.

Das Lokgehäuse kann in einem Stück vom Fahrgestell abgenommen werden. Es ist aus mehreren Teilen zusammengesetzt. Dabei sind die Stoßkanten so geschickt plaziert, daß sie kaum zu entdecken sind. Durch diese Technik ist es möglich, die Wasserkästen wie beim Vorbild freistehend darzustellen.

Bezeichnung	98 812 der DB (bay. Gtl 4/4)
Epoche	III, 1945 - 1970
Spur	H0
Hersteller	Fleischmann
Stromsystem	Zweischienen, Gleichstrom
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Kupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362, Profikurzkupplung
Zubehör	Beleuchtungssatz für Tenderwand
Nennspannung	14 Volt
Masse	195 Gramm
Minimalradius	357 Millimeter
Katalognummer	4099
Preis	200 - 250 DM
Im Handel	seit Juni 1991
Varianten	98 811 der DRG (Epoche II-, FMZ- und Dreischienen-Wechselstromausführung)

Das Vorbild

Die bayerische Lokalbahnlokomotive der Gattung Gtl 4/4 hat die Firma Krauss nach Entwürfen von Richard von Helmholtz gebaut. Dies waren im Gegensatz zu BB II Steifrahmenlokomotiven, bei denen die Seitenverschiebbarkeit des zweiten und vierten Radsatzes für die Kurvenbeweglichkeit sorgte. Nach den beiden Baumustern des Jahres 1911 lieferte Krauss 1914 elf Maschinen, bis der erste Weltkrieg eine weitere Beschaffung unterbrach.

Laufeigenschaften und Leistung dieser Lokomotiven waren ausgezeichnet, bemängelt wurde lediglich die mit 40 km/h zu geringe Höchstgeschwindigkeit. Die DRG übernahm 1925 alle dreizehn Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 801 bis 98 813. Die 98 803 und 98 808 verblieben nach 1945 bei den CSD. Mit der 98 804 und der 98 809 sind 1954 die letzten Maschinen dieser Baureihe ausgemustert worden.

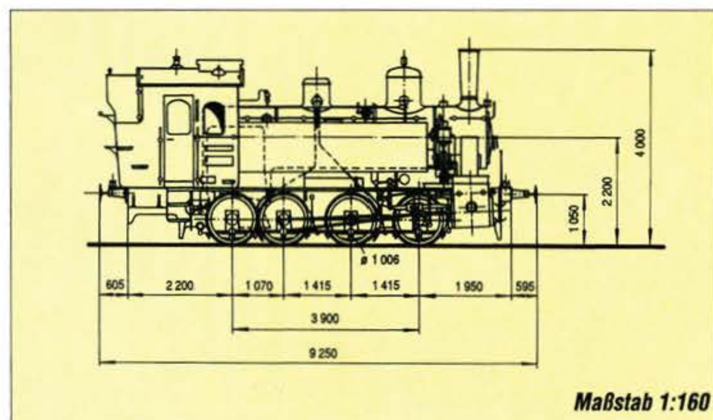
Die 98 812 und die 98 886 erhielten 1968 sogar noch EDV-Betriebsnummern. Der letzte Einsatz einer GtL 4/4 war am 22. Juni 1970 mit der 98 812, die museal erhalten ist.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.

Der Kessel entspricht der einfachen Bauform des Vorbildes. Viele Einzelteile sind an ihm befestigt: Ob Speisepumpe, Generator oder Glocke, alles ist detailliert dargestellt. Auch Kesselleitungen und Reglerzüge sind akribisch nachgestaltet. Der geschwungene Handlauf über der Rauchkammertür und das am Schornstein entlangführende Abdampfrohr des Generators sind typisch für das Vorbild. Sie werden beim Modell freistehend in den richtigen Proportionen wiedergegeben. Obwohl diese Teile sehr dünn sind, bestehen sie aus einem elastischen Kunststoff, der sie widerstandsfähig gegen starke mechanische Beanspruchung



Charakteristisch: Schornstein, Lichtmaschinenauspuff und Handlauf.



Maßstab 1:160



Vorbildgetreu: saubere Anschriften und detaillierte Führerhausnachbildung.

macht. Die Rauchkammertür ist mit allen Scharnieren und Knebeln detailliert nachgebildet. Im oberen Türbereich befindet sich eine Laterne des Spitzensignals.

Das Führerhaus wird von den typischen Fenstern gekennzeichnet. Alle sind mit leicht getöntem Kunststoff sauber verglast. Die Türfenster haben eine halb heruntergelasse Stellung. Die offenstehende Dachluke verleitet auszuprobieren, ob diese vielleicht beweglich sei. Doch soweit geht die Detallierung nun auch wieder nicht. Die Nietbleche der Beplankung sind fein ausgeführt. Feinste Nietköpfe zieren das ganze Gehäuse. Auch die seitlichen Trittstufen zum Tender sind gut proportioniert. Das trifft genauso für die Griffstangen an den Seitenwänden und die Dampfpfeife auf dem Dach zu. Doch sie, die Hochaufragende, ist ein empindliches Teil, das schnell beschädigt werden kann.

Die Schriftzüge an Rauchkammertür, Wasserkästen, Führerhaus und Tender haben eine gute Qualität: Selbst die kleinsten Zeichen können noch ohne Lupe gelesen werden. Bahnverwaltung und Loknummer wurden auf vorbildgetreue Schilderflächen gedruckt, die erhaben dargestellt

98 812 von Fleischmann	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	9250	106,3	≈ 106,3
Höhe über SO	4000	46,0	≈ 46,0
Kesselmitte über SO	2000	23,0	≈ 25,5
Puffer über SO	1050	12,1	≈ 12,1
Radstand 1.-4. Achse	3900	44,8	≈ 45,5
Radstand 1.-2., 2.-3. Achse	1415	16,3	≈ 16,1
Radstand 3.-4. Achse	1070	12,3	≈ 13,9
Raddurchmesser	1006	11,6	≈ 116,0

sind. Auch das Gefahrenzeichen für Hochspannung an Führerhaus und Sanddom ist akkurat angebracht. Auf die Pufferteller wurde eine weiße Umrandung gedruckt. Die Reflektoren der Signallaternen sind weiß. Entgegen dem üblichen weißen Farbklecks hat Fleischmann feine Kunststoffröhren eingesetzt. Schade, daß diese angenehme Lösung an der Rauchkammerlaterne fehlt.

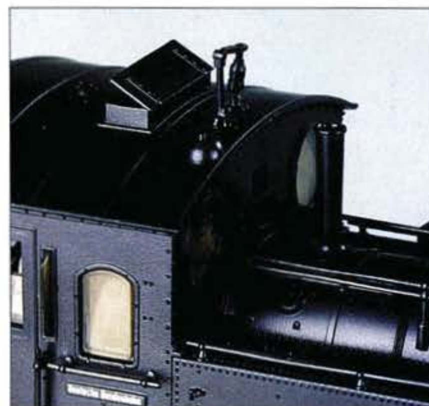
Am Fahrgestell sind lediglich die Rahmenenden sichtbar, sodaß nur die Grundform, einige Nieten und die Schienenräumer darzustellen waren. Der vorbildgetreue Achsstand machte es erforderlich, die Spurkränze der dritten Achse im Durchmesser zu verringern, damit sich die Räder der dritten und vierten Achse nicht berühren. Alle Radreifen sind schwarz vernickelt, die Räder fein gespeicht. Ihre Farbe unterscheidet sich kaum vom Rot der Umlaufunterseite und des Rahmens.

Das Gestänge imponiert durch seine feingliedrigen Bestandteile: Die Stangen bestehen aus geätztem Metall, Kreuzkopf und einige Hebel sind aus Kunststoff. Letztere heben sich von den Metallteilen wenig ab.

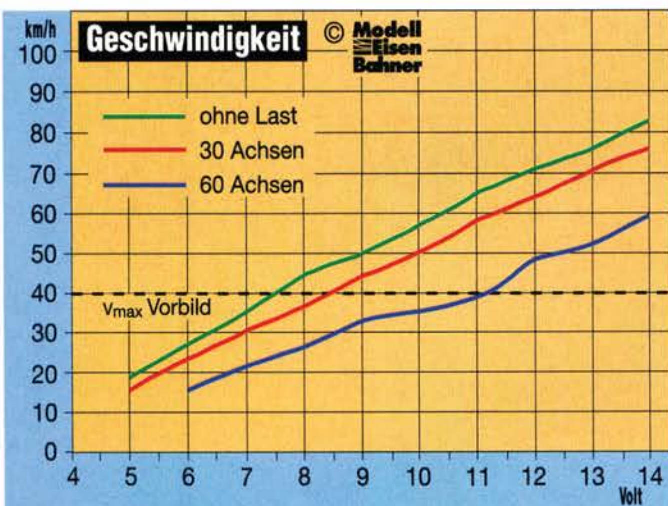
Das Druckgußfahrgestell dient der Achslagerung sowie der Motoren- und Getriebeaufnahme. Die Konstrukteure haben es geschafft, den Fleischmann-typischen Flachkollektormotor so in dem kleinen Modell zu plazieren, daß sogar noch der Durchblick zwischen Kessel und Rahmen vorbildgetreu frei ist. Daher steht der Motor, mit der Ankerwelle in Fahrtrichtung angeordnet, im Führerhaus. Durch gechickte Lackierung des Motorgehäuses und die getönten Scheiben fällt er kaum auf.

In den dreipoligen Anker wurde auf raffinierte Art eine Schwungmasse integriert. Jeder Zwischenraum wurde dafür genutzt. Obwohl diese Bauweise sehr kompakt ist, ist die Schwungmasse ausgewuchtet.

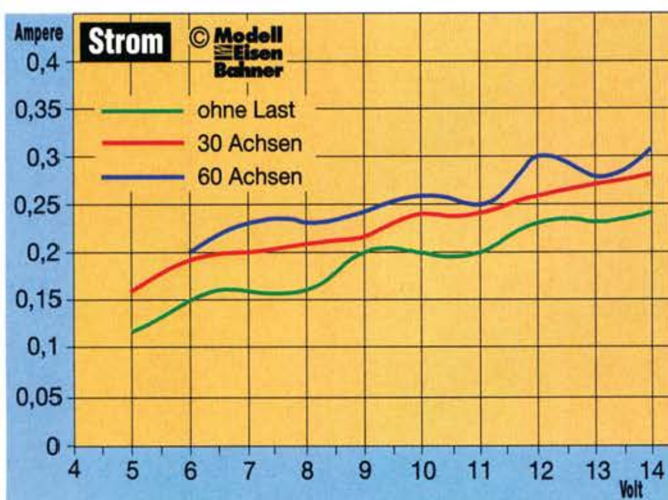
Das Getriebe ist auf engstem Raum untergebracht. Ein Schneckenrad auf der Ankerwelle treibt das Stirnradgetriebe an, das die Motorkraft auf die vierte Lokachse überträgt. Die anderen Achsen werden über das Gestänge mitangetrieben. Alle Zahnräder mit Ausnahme des ➪



Filigran: Dachluke, zerbrechliche Dampffeife, Reglergestänge.

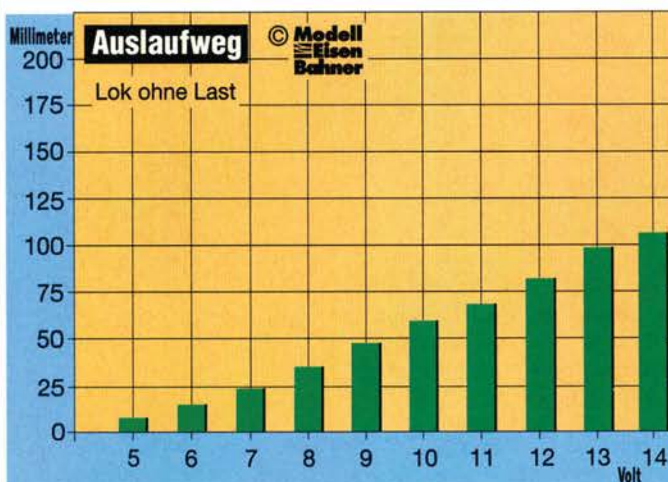


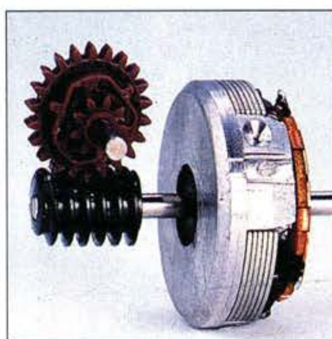
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	4,5	11	–	–	–	–	–	–	–	–
Kriechen	3,8	5	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	5,0	19	0,12	9	5,0	16	0,16	6,0	16	0,20
bei Nennspannung	14,0	83	0,24	112	14,0	77	0,28	14,0	60	0,31
bei 40 km/h	7,5	40	0,16	29	8,3	40	0,21	11,0	40	0,25

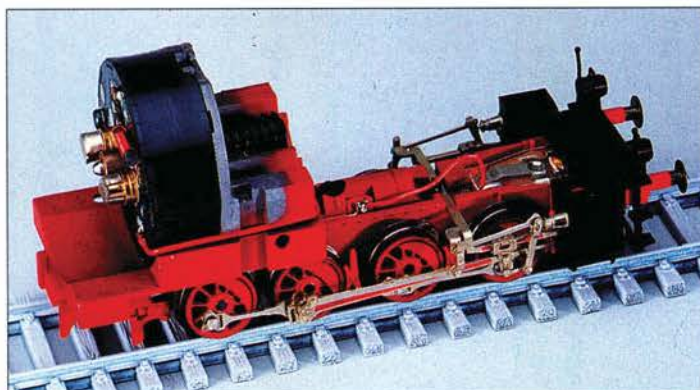
[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Aufwendig: Motoranker mit Schwungmasse, Rutschkupplung.

Achsritzels bestehen aus Kunststoff. Um eine Beschädigung des Schneckentriebes auszuschliessen, wurde in das erste Stirnrad eine Rutschkupplung eingebaut.
Das Modell hat gute Fahreigenschaften. Alle Gleiselemente unserer Testanlage wurden anstandslos durchfahren. Das Langsamfahrverhalten wird vom dreipoligen Motor bestimmt: Die Anfahrspannung liegt um etwa ein Volt höher als die Spannung, bei der die Lokomotive gerade noch sicher kriecht. Die dabei erreichten Geschwindigkeiten sind vorbildgetreu gering. Bei 14 Volt fährt das Modell mit 80 km/h doppelt so schnell wie das Vorbild. Dennoch ist der Geschwindigkeitsbereich zu akzeptieren.
Das Leistungsvermögen ist sehr gut. Einen Zug mit 60 Achsen mit dieser Lokomotive zu befördern wäre nicht vorbildgetreu. Dennoch ist sie dazu imstande. Schwierigkeiten entstehen erst, wenn die Maschine diesen langen Zug aus dem Bogen herausziehen soll. Dieser Versuch sollte allerdings nur zeigen, daß Züge wie beim Vorbild mit 10 bis 15 Wagen, vom Modell sicher bewältigt werden.
Bei einer vorbildgetreuen Zugbildung ist der Geschwindigkeitsverlust gegenüber einer Leerfahrt kaum zu spüren.



Fotos: KLAWIAN

Kompakt: Scheibenkollektormotor, Getriebe und Beleuchtungselektronik.

Durch die in den Motor eingebaute Schwungmasse hat die 98 812 bei 14 Volt einen passablen Auslaufweg von mehr als einer Lokomotivlänge. Auch bei geringeren Spannungen rollt das Modell gut aus, so daß die Betriebssicherheit gewährleistet ist.
Die Stromabnahme erfolgt über Federbleche, die an der Innenseite der Spurkränze schleifen. Das Modell wird an der Stirnseite fahrtrichtungsabhängig beleuchtet. Das gelbe Licht der Leuchtdioden ist nicht vorbildgerecht. Dafür leuchtet es schon beim Anfahren mit voller Kraft und gleichbleibender Helligkeit.
Die Beleuchtung der Tenderseite muß als separates Teil gekauft und nachgerüstet werden.

Rainer Ippen

FAZIT

Das Fleischmann-Modell der 89 812 ist eine gut gestaltete H0-Lokomotive. Besonders ihr Leistungsvermögen kennzeichnet die ausgewogenen Fahreigenschaften. Der Preis ist angemessen hoch. Wer sich das Spitzenmodell leisten kann, erhält mit ihm ein ausgereiftes Fahrzeug zum Fahren und Sammeln.

Die "Ochsenlok" Baureihe 41 DB



Foto: Hans Ulrich Diener

Die Berliner Maschinenbau AG, vormals Schwartzkopff, baute 1936 zwei Vorausexemplare dieser ersten wirklichen Allround-Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn. Da diese zuerst Viehzüge von Schneidemühl nach Berlin beförderte, erhielt sie den Beinamen "Ochsenlok". Erst 1939 begann die Großserienherstellung der Baureihe 41 mit weiteren 364 Lokomotiven. Diese 1'D1'-Schnell-Güterzuglokomotive mit 1600 mm Treibraddurchmesser, einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und einer Leistung von ca. 1900 PSi erwies sich als Universal-Lokomotive für mittelschwere Züge. Sie sollte unter anderem die betagten Maschinen der preußischen Gattung G8² und G12 ablösen. Da beim Bau der nicht alterungsbeständige Kesselbaustahl St 47K verwendet wurde, mußten bereits 1943 erste Ersatzkessel beschafft werden. Nach dem 2. Weltkrieg wurden alle 41er in den Westzonen nördlich des Mains zusammengezogen und zur Beförderung von schnellaufenden Güter-, Express-, Eil- und Personenzügen auf Hauptstrecken in Mittelgebirgen und im Flachland eingesetzt.

Der Ausfall der alten Kessel führte dazu, daß ein Neubaukessel entwickelt und gebaut werden mußte. Ab 1957 erfolgte bei der Deutschen Bundesbahn die Umrüstung von 102 Lokmotiven, und schon 1958 wurden die erste Loks (insgesamt 40 Stück) auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Zur Unterscheidung von den kohlegefeuerten Lokomotiven wurden die Maschinen mit Ölfeuerung zuerst als BR 41 Öl, ab Januar 1968 dann als BR 042 bezeichnet.

Nun gibt es die Baureihe 41 auch als Märklin-Modell im Maßstab 1:87. Wie im Großbetrieb läßt sich auch das Modell auf Ihrer Märklin H0-Anlage vielseitig einsetzen.

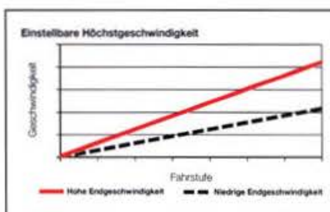
Ob konventionell oder digital, die richtige Ausführung für Ihre Anlage:

3392 Güterzuglokomotive mit Schlepptender. Baureihe 041 der Deutschen Bundesbahn (DB). Kessel und Fahrgestell aus Metall. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung. Beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Feine Speichenräder mit dunkel vernickelten Laufkränzen. Am Tender Norm-Kupplungsaufnahme mit Kurzkupplung. Vorne Norm-Kupplungsaufnahme. Länge über Puffer 27,5 cm. Eingerichtet für Rauchsatz 7226.

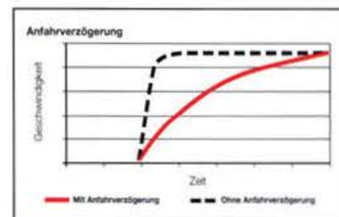
3792 Digital – Güterzuglokomotive mit Schlepptender. Baureihe 041 der Deutschen Bundesbahn (DB). Wie 3392, jedoch mit digitalem Hochleistungs-Antrieb (6090). Fünfpoliger Hochleistungs-Motor. Lastabhängige Regelung der Geschwindigkeit. Einstellbare Höchstgeschwindigkeit. Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung. Spitzensignal als digital schaltbare Zusatzfunktion. Eingerichtet für Seuthe-Rauchsatz Nr. 11.

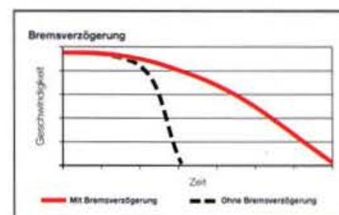
Vorbildgerechtes Fahren mit digitalem Hochleistungs-Antrieb 6090.

Der digitale Hochleistungs-Antrieb ermöglicht es Ihnen, die Fahreigenschaften Ihrer Lokomotive zu verändern. Die Höchstgeschwindigkeit kann zum Beispiel auf einen vorbildentsprechenden Wert gesenkt und bis zu der neu gewählten Endgeschwindigkeit über das Steuergerät geregelt werden. Dadurch ergeben sich geringere Geschwindigkeitsänderungen zwischen den einzelnen Fahrstufen, wodurch zum Beispiel ein feinfühliges Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten ermöglicht wird.



Um vorbildgerecht die Masseträgheit eines Zuges zu simulieren, kann die eingebaute Anfahr- und Bremsverzögerung simultan verändert werden. Wenn die Geschwindigkeit am Fahrpult geändert wird, verändert der Decoder die Geschwindigkeit der Lok langsam, bis die neue Geschwindigkeit erreicht ist.





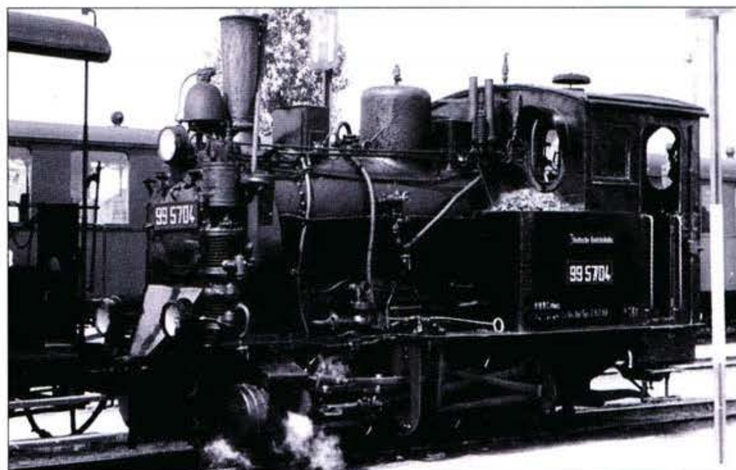
Bei veränderten Lastbedingungen, wie sie bei Berg- und Talfahrten auftreten, regelt der Decoder selbständig die Geschwindigkeit der Lok nach, so daß sie immer annähernd die vorgegebene Geschwindigkeit hält.

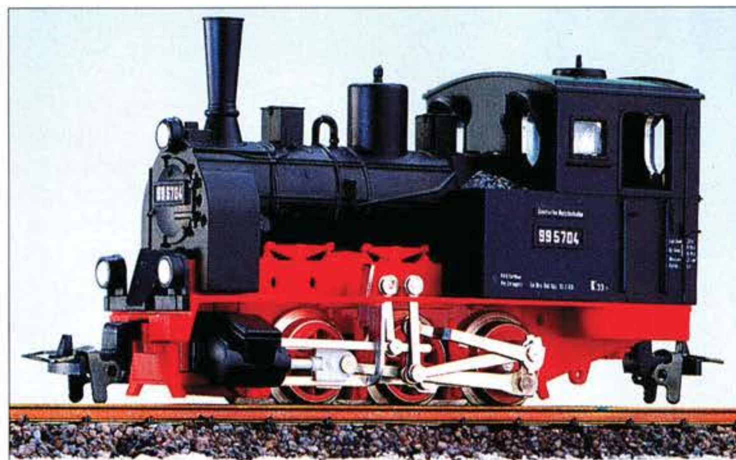
Die 3792 kann, wie jede andere Digital-Lokomotive, auch mit einem konventionellen Fahrgerät betrieben werden. Die einstellbare Anfahrverzögerung und Höchstgeschwindigkeit sind auch im konventionellen Fahrbetrieb wirksam. Die Bremsverzögerung ist dabei prinzipbedingt beim Anhalten nicht nutzbar. Auch der Regelung bei Berg- und Talfahrten sind im konventionellen Betrieb technisch enge Grenzen gesetzt.



Spreewälder

Noch heute zählt die 1970 stillgelegte „Spreewaldguste" zu den populärsten deutschen Meterspurbahnen. Die Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH produziert im Maßstab 1:87 typische Fahrzeuge aus der Anfangszeit dieser Bahn. MEB vergleicht die Modelle mit den Vorbildern und zeigt technische Einzelheiten.

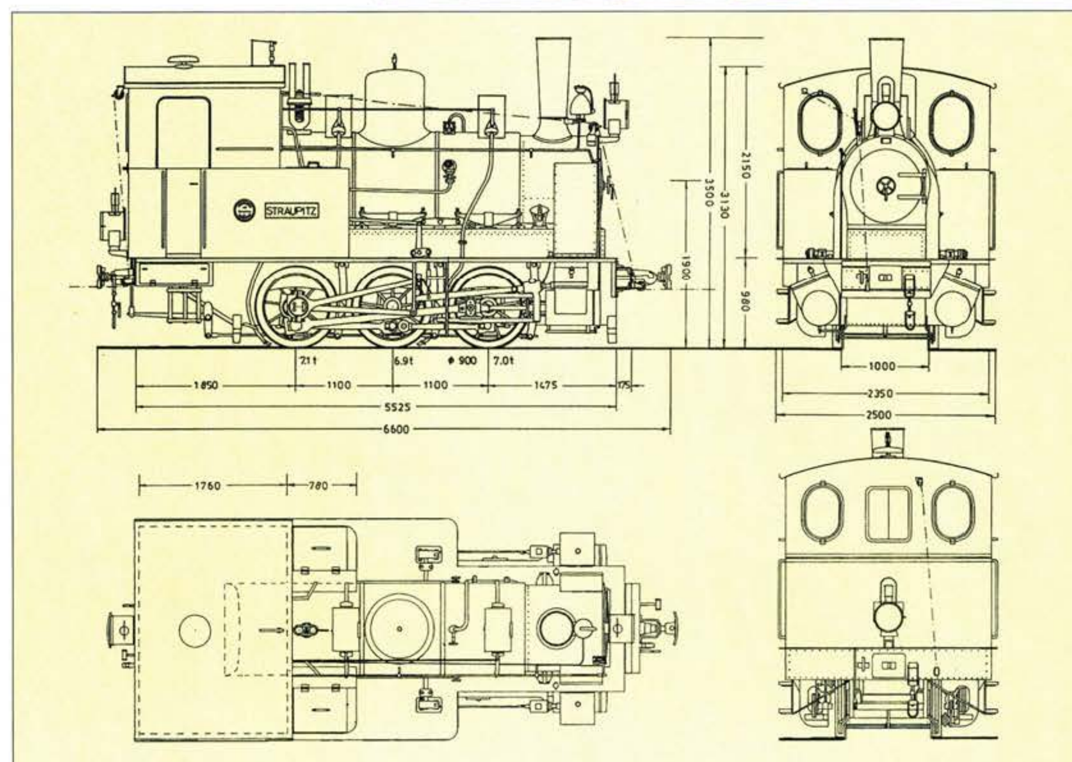




Um sowohl große Teile des zwischen Lübben und Cottbus gelegenen Spreewaldes als auch anschließende Gebiete besser erschließen zu können, entstand von 1897 bis 1904 das 84,66 km lange Streckennetz der Lübben-Cottbusser Kreisbahnen (LCKB). Es bestand aus den Abschnitten Cottbus–Straupitz–Lübben, Straupitz–Goyatz und Byhlen–Lieberose. Das ab 1924 offiziell als Spreewaldbahn AG (SPWB) bezeichnete Unternehmen hatte seit 1917 ständig mit ökonomischen Problemen zu kämpfen, obwohl das Verkehrsaufkommen mit durchschnittlich 170 000 beförderten Personen und 80 000 t Güter pro Jahr für Bahnen dieser Art ziemlich hoch lag. Auch nach Übernahme der Betriebsführung durch das Landesverkehrsamt Brandenburg ab 1937 blieben rote Zahlen in den Bilanzen. In den Nachkriegsjahren stieg das Beförderungsaufkommen ständig weiter an. Ab 1. April 1949 nahm die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung wahr. In den 50er Jahren konnte der Wagenpark durch umgesetzte und z.T. im Raw Karl-Marx-Stadt neu aufgebaute Reisezugwagen ergänzt werden. Hinzu kamen zahlreiche umgespurte Rollwagen. Trotz des beachtlichen Reiseverkehrs zwischen Cottbus und Straupitz drängte die Deutsche Reichsbahn ab Mitte der 60er Jahre auf eine baldige Stillegung der Spreewaldbahn. Die Betriebsausgaben wurden gemäß den angewendeten Rechenmodellen durch die Erlöse aus dem Reise- und Güterverkehr nur zu etwa 25 Prozent gedeckt. Nachdem bereits 1958 und 1964 abschnittsweise die Strecke Byhlen–Lieberose stillgelegt worden war, folgte von 1967 bis 1970 das übrige Streckennetz. Am 3. Januar 1970 fuhr auf der Spreewaldbahn der letzte Zug. Bis dahin gehörten Lokomotiven sowie einige Reisezug- und Güterwagen aus dem ursprünglichen Bestand der Bahn zum betriebsfähigen Fahrzeugpark. Sie waren somit 73 Jahre im Einsatz. Sie sind es auch, die die Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH im Modell entwickelte und produziert. Zeitweilig wurden die Modelle von der Zeuke-Bemo GmbH vertrieben.

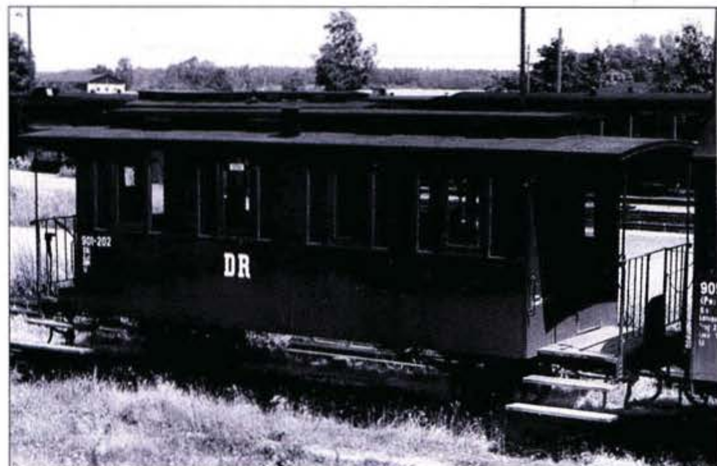
Die Lokomotiven

Zur Inbetriebnahme der LCKB lieferte die Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf fünf Cn2t-Maschinen, denen 1899 und

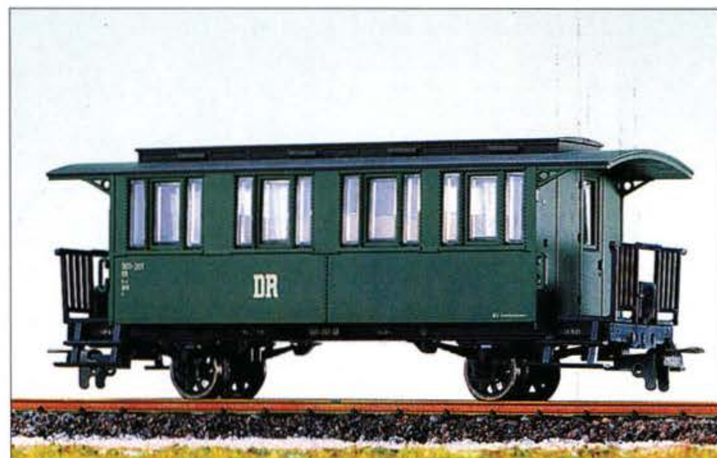


Originale







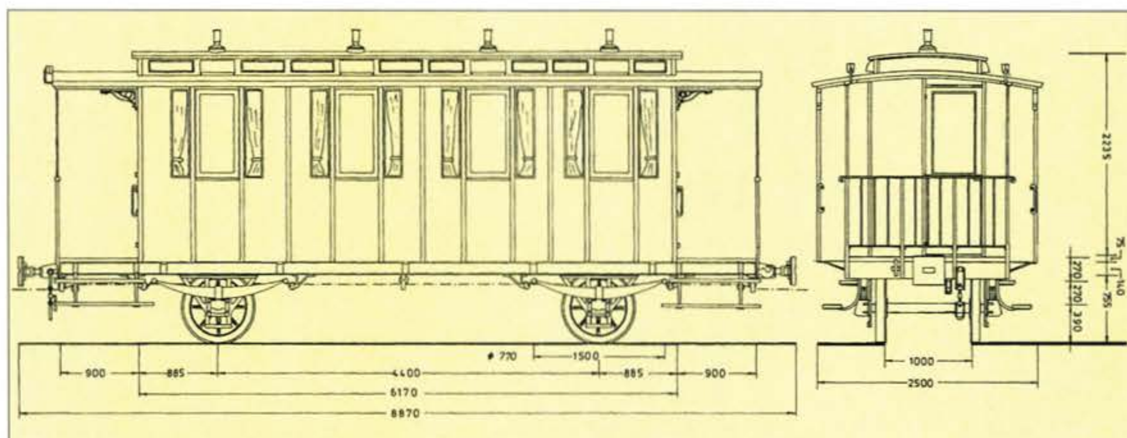


Fotos: G. Meyer, K. Kieper, KLAWIAN; Zeichnungen: G. König

orbilder und Modelle der Lokomotiven 99 5704 und 99 5706. Am Modell der 9 5706 ist das filigrane Gestänge gut zu erkennen. Auf der Zeichnung ist die ›ätere Lokomotive 99 5702 dargestellt. Sie wurde 1968 verschrottet.

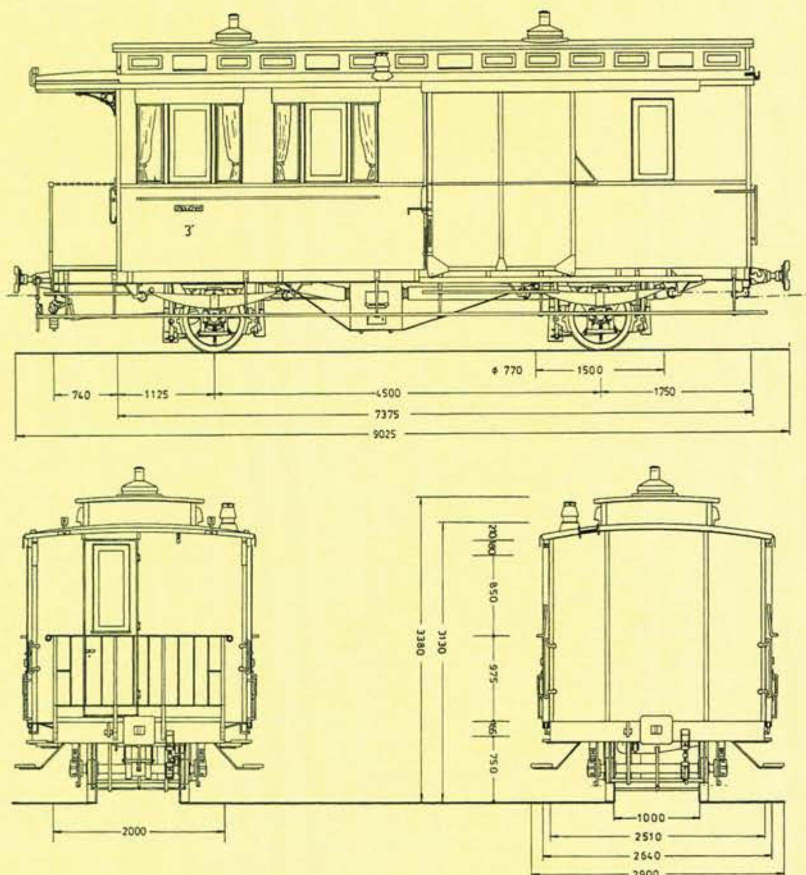
Personenwagen 901-202 am 20. Juli 1965 in Straupitz und das Modell des baugleichen Fahrzeuges 901-201. Unberücksichtigt blieb u.a. das Ofenabzugsrohr auf dem Dach. Die Bühnengeländer sind verzogen.

1903 je eine weitere folgte. Anfang der 50er Jahre wurden an mehreren Lokomotiven die vorderen Kuppelstangen aufgrund von Verschleißerscheinungen entfernt, so daß sie als Bauart 1B zum Einsatz gelangten. Um die volle Zugkraft zu erreichen, sind die Kuppelstangen bis auf eine Ausnahme in den Jahren 1963/64 wieder angebaut worden. Einmalig waren die um 1950 angebrachten nicht normgerechten Zahlendarstellungen auf den Nummernschildern, die vom damaligen Bw Straupitz angefertigt wurden. Bis 1970 oblag den zuverlässigen und robusten Lokomotiven die Hauptlast des täglichen Betriebes.



Das Zeuke-Modell wird in drei Varianten im Zustand der 60er Jahre angeboten, und zwar als 99 5703, 99 5704 und 99 5706. Alle Fahrzeuge sind exakt beschriftet. Nach dem Anbringen von 11 Zurüstteilen sind die Maschinen nahezu identisch mit ihren Vorbildern. Geringe Abweichungen, wie unterschiedlich gelegte Dampfrohre, Höhen der Dampfpfeifen oder verschiedene Kabel fallen kaum auf. Wurden die ersten Modelle mit einem groben Gestänge ausgeliefert, präsentieren sich die Modelle jetzt mit einem filigranen, weitestgehend vorbildgetreuen Metallgestänge.

Fahrgestell als auch Lokgehäuse bestehen aus Kunststoff. Beim Überfahren von unveränderten Bemo-Weichen gibt es mitunter Kontaktprobleme. Die Zugkraft ⇨





Kombinierter Personen- und Gepäckwagen 903-201. Das Vorbild kann heute im Lübbenauer Spreewaldmuseum besichtigt werden. Die Zeichnung zeigt den Ursprungszustand des Vorbildes.

reicht für das Bewegen von zehn zweiachsigen Wagen in der Geraden und in der Krümmung auf der Ebene aus.

Die Reisezugwagen

Die Grundausstattung an Personen- und kombinierten Post-/Gepäckwagen erhielten die LCKB von der Firma Gebrüder Hofmann aus Breslau. Sie fallen – wie auch die Güterwagen – durch relativ schwache Rahmen auf. Dabei kamen jedoch weitestgehend genormte Träger nach dem Musterblatt 27 der Normalien für Betriebsmittel der preußischen Staatsbahnen zum Einbau.

Trotz der leichten und somit sparsamen Bauweise waren einige der ab 1897 gebauten Wagen bis zur Stillegung der Spreewaldbahn vorhanden, wenngleich sie in den letzten Jahren vorwiegend für Bahndienstzwecke genutzt wurden.

Aus dem regulären Verkehr verschwanden sie zum großen Teil in den 50er Jahren, als der Wagenpark u.a. durch zahlreiche auf Meterspur umgebaute DRG-Einheits-Fahrzeuge aus Sachsen ergänzt wurde.

Bis in die 60er Jahre gehörten die als Modell nachgebildeten ehemaligen B/C-Wagen 901-201, 901-202 und 901-203 zum Bestand. Da auch diese Fahrzeuge über 70 Jahre im Einsatz waren, blieben bauliche Veränderungen einzelner Wagen während der laufenden Instandsetzungen nicht aus. So gab es bei den Vorbildern der drei Modelle Unterschiede: Nietreihen, die z.T. vorhandene Befestigung für Zugaufschilder oder mitunter fehlenden Haltestangen vom Bühnengeländer bis zum Dach fallen auf. Gänzlich fehlen die in den 50er Jahren nachgerüsteten Bremsluftleitungen, und Ofenabzüge. Bei einigen Modellen sind die Bühnengeländer schief, die vorsichtig angewärmt, gerichtet werden können. Trotz ihrer geringen Masse laufen die Wagen sicher und gut.

Außerdem waren zwei 1909 gebaute kombinierte Gepäck-/Personenwagen (Nr. 104 und 105) vorhanden. Einer von ihnen ist der als Modell nachgebildete Wagen 903-201. Das Vorbild blieb erhalten und steht heute neben der Lokomotive 99 5703 im Spreewaldmuseum Lübbenau.

Die Güterwagen

Auch die als Modell erschienenen Güterwagen gehören zur ersten Fahrzeuggeneration des Vorbil-





des. So gibt es die 1898 in Uerdingen hergestellten Gw 99-52-03, 99-52-04 und 99-52-06. Der Wagen 99-52-04 ist bereits eine weitere Variante des G-Wagen-Grundmodells. Er erhielt eine vorbildgetreue Bremsimitation. Beim Vorbild wurden die Wagen zwischen 1967 und 1970 ausgemustert. Ein Teil der Fahrzeuge war ursprünglich mit ausschließlich unter den Wagenkästen angebrachten Heberleinbremsen ausgerüstet, die ab 1952 durch Körtingbremsen abgelöst wurden. Die ungebremsten Wagen erhielten im Heimat-Raw Karl-Marx-Stadt Bremsluftleitungen. Der bis 1968 auf der Spreewaldbahn bestandene öffentliche Güterverkehr erfolgte überwiegend mit auf Rollwagen transportierten Regelspurgüterwagen. Daher waren die bis zur Stillegung vorhandenen Güterwagen grundsätzlich dem Dienstgutverkehr vorbehalten. Einige G-Wagen dienten bis zuletzt dem Gepäck- und Expreßgutverkehr und liefen in den planmäßigen Reisezügen mit.

Wolf-Dietger Machel

Fortsetzung folgt

Die Lokomotiven

SPWB-Nr.	LBB-Nr.	DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Verbleib
3 COTTBUS	09-22	99 5703	Cn2t	Hohenzollern	1897	940	1971 an Spreewaldmuseum Lübbenau
4 STRAUPITZ	09-23	99 5704	Cn2t	Hohenzollern	1897	941	+ 22. 12. 1970, ++ 2. 4. 1974 *
6 GOYATZ	09-25	99 5706	Cn2t	Hohenzollern	1899	1211	+ 22. 12. 1970, ++ 2. 4. 1974 *

*) als Grundmittel ausgebucht

Die Wagen

Nummern SPWB	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	Bremse	Verbleib
Reisezugwagen							
11	10.211	901-201	KBi	Hofmann, Breslau	1897	1) 5)	+ 17. 8. 1965, 1970 verkauft an DR-Schule Cottbus
12	10.212	901-202	KBi	Hofmann, Breslau	1897	1) 5)	+ 17. 8. 1965, sp. Geräteschuppen Raw Görlitz, heute DEV Bruchhausen-Vilsen
13	10.213	901-203	KBi	Hofmann, Breslau	1897	1) 5)	+ 17. 8. 1965, verkauft
105	10.205	903-201	KBDi	Waggonbau Werdau	1909	Hbr 2)	+ 23. 1. 1970, 1971 Spreewaldmuseum Lübbenau
Güterwagen							
31	10.312	99-52-03	Gw	Waggonbau Uerdingen	1898	1) 3)	+ 8. 7. 1966, Lagerraum Bahnhof Lübben, heute Denkmal
32	10.313	99-52-04	Gw	Waggonbau Uerdingen	1898	ja 3) 4)	+ 1970, an Dritte verkauft
34	10.315	99-52-06	Gw	Waggonbau Uerdingen	1898	1) 3)	+ 1970, an Dritte verkauft
306	10.516	99-53-06	Ow	Hofmann, Breslau	1897	5)	+ 14. 6. 1967
319	10.528	99-53-17	Ow	Hofmann, Breslau	1897	5)	+ 10. 9. 1968
322	10.530	99-53-18	Ow	Hofmann, Breslau	1897	5)	+ 14. 6. 1967
510	10.1208	99-55-03	Rw	Hofmann, Breslau	1897	5)	+ 1971
609	10.1129	99-54-15	Hw	Waggonbau Werdau	1909	5)	+ 14. 6. 1967
611	10.1131	99-54-07	Hw	Waggonbau Werdau	1909	5)	+ 1971

1. DR-Nummer bei Reisezugwagen von 1950 bis 1957; 1. DR-Nummer bei Güterwagen nur 1950

1) ohne, aber mit Heberleinbremsleitung 2) Bremsleitung 3) ursprünglich Bremswagen 4) von der DR mit Körtingbremse (Kbr) 8" ausgerüstet 5) Einbau einer Bremsleitung für Kbr

Der ungebremste G-Wagen 99-52-03 im Vorbild und Modell. Der Bremswagen 99-52-04 ist das jüngste H0m-Modell aus dem Sortiment. Er entspricht der Maßzeichnung.

Literatur über die Spreewaldbahn

K. Kieper, R. Preuß, E. Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv. transpress-Verlag Berlin, 1981, Seiten 359–368.

E. Preuß: Die Spreewaldbahn. transpress-Verlag Berlin, 1992, 120 Seiten.

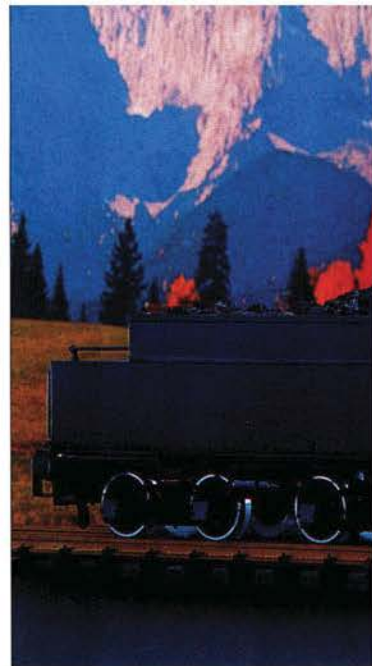
K. Uhlemann: Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn. Modelleisenbahner Berlin. 21 (1972) Ü, S. 328 ff. u. 21 (1972) 12, S. 365 ff.

H. Großstück: Die Spreewaldbahn – eine Chronik. Cottbus 1989, 72 Seiten.

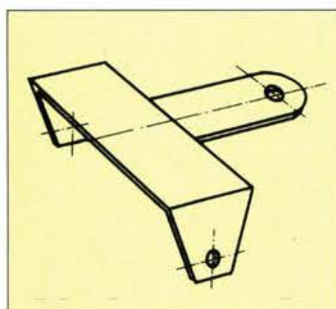
Fotos: G. Meyer, KLAWIAN; Zeichnungen: G. König

Vom Bodenläufer zur Westernlok





Mein Interesse an amerikanischen Bahnen geht in meine Jugendjahre zurück. In den 80er Jahren konzentrierte sich dieses anfänglich allgemeine Interesse auf amerikanische Dampflokomotiven der „wilden Jahre", die sog. „Westernlokomotiven", von denen ich auch einige im Modell



Deichsel-Vorlaufachse für den Umbau zur 2-6-0-Lokomotive.

nachbildete. Dabei stellten die Recherche und das Literaturstudium eine keinesfalls leichte Hürde dar, lief man doch in der DDR stets Gefahr, als Klassenfeind „entlarvt" zu werden, wenn man sich als Kriminalist im Staatsdienst zu intensiv mit dererlei Ambitionen beschäftigte.

Nach der Wende eröffneten sich auch für mein Hobby neue Perspektiven hinsichtlich des Materialangebots und der Literaturbeschaffung. Dafür stellten sich neue Hindernisse ein, die nun finanzieller Natur waren. So suchte ich nach Alternativlösungen, die ich im Spielwarenbereich fand.

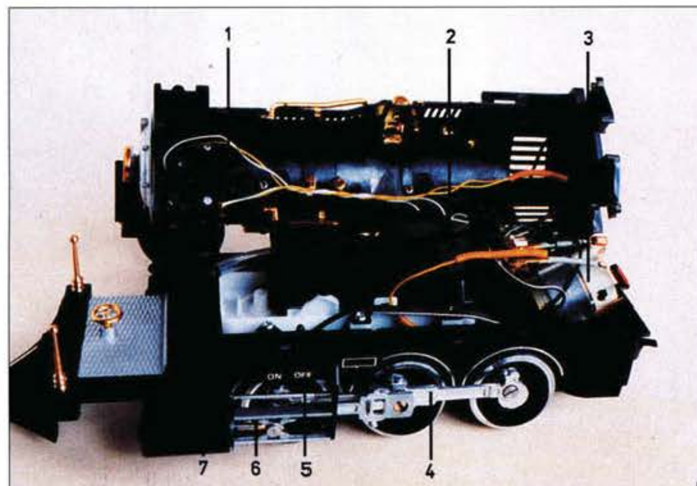
Ein Bodenläufer

Schon beim Vorbeifahren mit der Straßenbahn an einem Köpenicker Spielwarengeschäft fiel mir die große bunte Schachtel ins Auge, prangte doch auf ihr das Abbild einer der von mir so heiß geliebten Westernloks. Der Erwerb war danach nur eine Frage der Zeit. Dabei kam mir der Preis sehr entgegen: Die Packung „Western Express Lokomotive" kostete ganze 47,95 DM. Die anschließende Vermessung ergab die Möglichkeiten des Umbaus der Lokomotive in zwei Grundvarianten: In eine Normalspurmaschine im Maßstab 1:32, was der Nenngröße I entspricht, oder in eine 3-Fuß-Schmalspurlokomotive im Maßstab 1:22,5, was der Nenngröße IIm (LGB) entspricht. Diese Aussichten waren für mich so verlockend, daß ich beide Varianten in Angriff nahm.

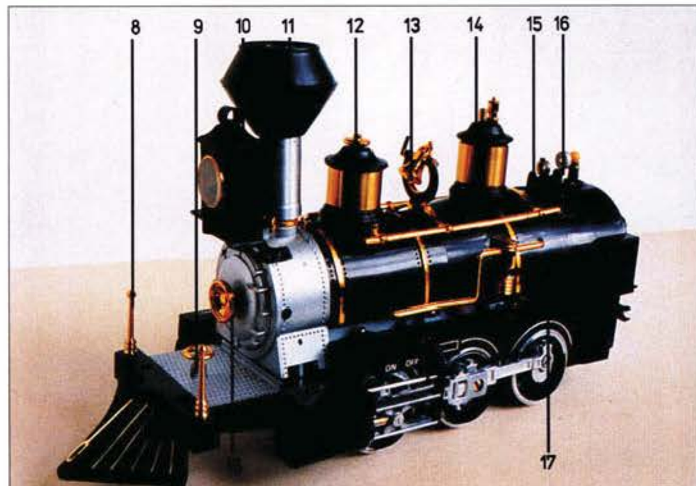
Für den Umbau in eine Normalspurlokomotive der CC war die Spurweite der drei Kuppelachsen wie geschaffen, denn sie lag bei 45 mm, dem exakten Spurmaß für die Nenngröße I. Die Vor- und Nachläufer hatten jedoch wesentlich größere Spurweiten (etwa 65 mm), denn sie erfüllten die eigentliche Aufgabe der Spielzeug-Bodenläuferlokomotive, diese schienenlos über den Boden schieben zu können. Dazu waren diese Konstruktionen auch nicht angelenkt. Bemerkenswert ist die Funktion der Vorläuferachse: Herausgezogen ermöglicht sie das freie Rollen des Modells (schieben von Hand), und mittels eines Schnappmechanismus versenkt, kann man das Modell elektrisch fahren lassen, wobei ein im Boden angebrachter Querantrieb dafür sorgt, daß die Lokomotive beim Berühren von Hindernissen nach der Seite ausweicht. Dazu gesellen sich noch schrille Heultöne, die für die amerikanischen Dampflokomotiven so charakteristisch waren. Erzeugt werden diese Töne von einer Zweiklangpfeife, die pneumatisch (Elektromotor mit Gebläse) angetrieben wird. Die Stirnlampe an der Rauchkammertür leuchtet kräftig, und aus dem Schornstein dringt dicker Rauch, der von einem Rauchgenerator durch Verbrennen von normalem Speiseöl erzeugt wird. Auf die Geräuschkulisse (ein unangenehmes Knattern) verzichtete ich und ersetzte dieses durch den Einbau eines elektronischen Geräuschbausteins.

Viel Modellbaufreuden

Als Erstes begann ich mit dem Umbau der Spielzeuglokomotive



Das umgebaute Fahrgestell der Spielzeuglokomotive mit Petrich-Antrieb



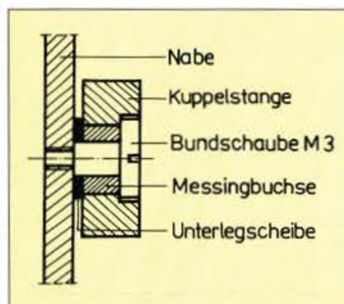
Das Lokomotiv-Oberteil läßt viel Spielraum zu phantasievoller Gestaltung.

Legende zu den Einzelteilen

1 Rauchentwickler (Heizwiderstand)
2 Zweiklang-Dampfpfeife (pneumatisch)
3 Antriebsmotor (Petrich, 12 Volt)
4 Treib- und Kuppelstangen (ausgebuchst)
5 Schiebersteuerung (imitiert)
6 Kolbenstange aus Metall (Stahl)
7 Bläser für Rauchentwickler
8 Galeriestangen (gedreht)
9 Handrad zum Verändern des Achsdrucks
10 Stirnlampe
11 Schornstein (Diamond-Smokestack)
12 Sanddom, durch Hülse verlängert
13 Glockenstuhl mit Glocke
14 Dampfdom, durch Hülse verlängert
15 Kesselamaturen, zugerüstet
16 Führerhausbeleuchtung
17 Schutzbleche über den

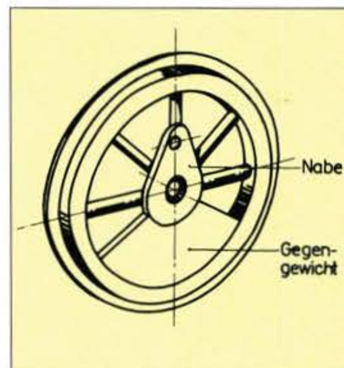


in eine Normalspurmaschine in der Nenngröße I. Dabei kommt sie m. E. dem Original einer 2-6-0-Lokomotive vom Typ Mogul mit einem vierachsigen Schlepptender am nächsten. Die Umbauanleitung stellt sich in Kurzform wie folgt dar:



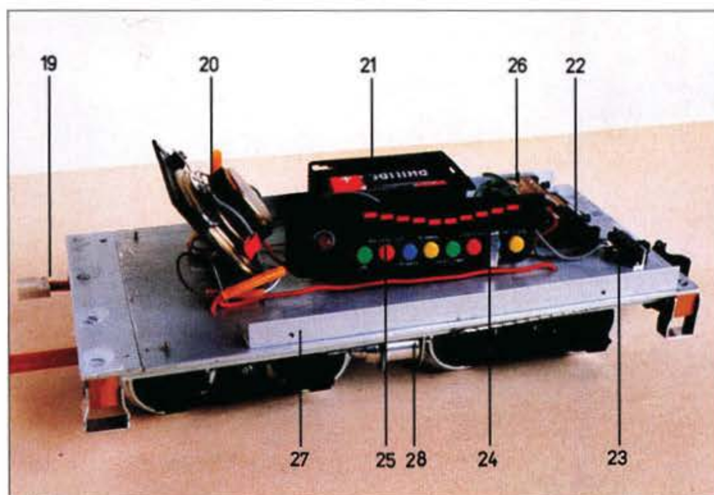
Umbau der Steuerungsteile entsprechend der hohen Belastung als Funktionsmodell.

-Abschrauben der Vor- und Nachläufer und ersetzen des Ersteren durch ein selbstgefertigtes Deichselgestell aus Messingblech (siehe Zeichnung).
- Achse des Vorläufers entsprechend kürzen und Vorlaufräder wieder aufpressen. Dabei ist darauf zu achten, daß das Spurmaß von 45 mm exakt eingehalten wird.
- Nachläufer vom Deckel des Batteriekastens absägen (wird nicht mehr benötigt).
- Bodenverkleidung abschrauben und Bodenläuferantrieb bündig mit dem Bodendeckel absägen. Die gummibereifte Antriebsrolle wird ausgebaut und das entstandene Loch mit einer 0,5 mm dicken Kunststoffplatte verschlossen.
- Vor dem Einbau der Bodenplatte sollte noch einmal die Spurweite kontrolliert – und wenn notwendig – korrigiert werden.
Damit ist der Betrieb des Lokmodells auf Spur-I-Gleisen möglich. Durch den Batterieantrieb kann das auch ein Kunststoffgleis sein. Die drei Batterien im Bereich des Führerhauses verleihen dem Motor ausreichend Kraft, um die Lok mit drei leichten Wagen problemlos fahren zu lassen. Für höhere Ansprüche muß das Reibungsgewicht über den Vorderachsen

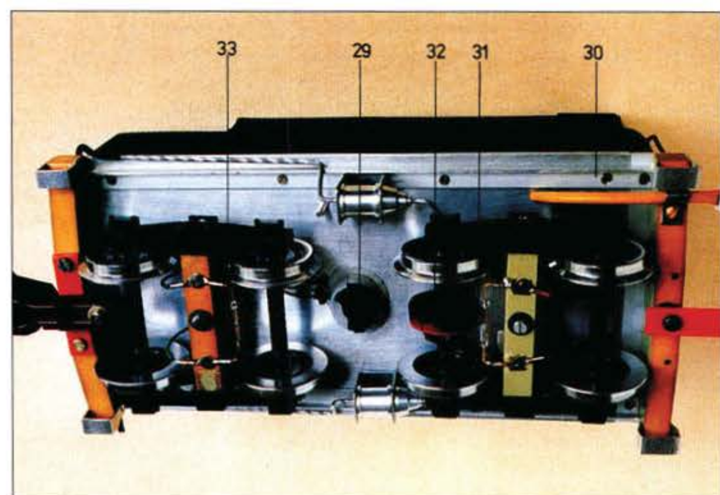


Anbringen der Nabe und des Gegengewichts in einem Rad einer Kupplungsachse.

durch Bleiballast im Bereich der Zylinder erhöht werden.
Die nachfolgenden Umbaubeschreibungen zu einer Schmalspurlokomotive ist sicher auch für die bis jetzt interessierten Umbau-Modelleisenbahner der Spur I relevant, beschreibt sie doch die Vervollkommnung des Antriebs und dessen Umstellung auf die Stromversorgung durch das Gleis.
Um die Spielzeuglokomotive als Schmalspurmaschine für die Nenngröße IIm umzubauen, bot sich als Vorbild die Lokomotive Nr. 60 der Colorado Central Railroad (CC) an. Die Hauptabmessungen stimmen weitgehend mit denen dieser kohlegefeuerten Schmalspurlok überein, die am Ende des 19. Jahrhunderts auf den 3-Fuß-Strecken der berühmten Denver-Rio-Grande-Schmalspurbahn verkehrte.
Der Umbau nach diesem Vorbild stellt sich wie folgt dar:
- Demontage des Spielzeugmodells und Zerlegen in die Einzelteile.
- Beim Umbau des Fahrwerks erhalten die Kunststoffräder Stahlreifen mit Radreifenprofilen nach NEM 310. Dazu verwende ich Rohr mit 36 mm Innendurchmesser und einer Wanddicke von 2 mm, das entsprechend abgedreht wird.
- Die Gegengewichte bestehen aus 2 mm dickem Aluminiumblech und sind aufgeklebt.
- Die Radnaben werden ausgebuchst (Messing), desgleichen die Steuerungsteile, die aus Kunststoff bestehen.
- Die Übertragung des Motoren-Drehmoments erfolgt auf die letzte Achse und von dort über die Kuppelstangen auf die weiteren Achsen.
- Am Kreuzkopf werden die Kolbenstangen aus Kunststoff abgesägt und durch solche aus Stahl ersetzt. Dementsprechend werden auch die Plastzylinder im Kolbenbereich ausgebuchst und die Schiebersteuerung angedeutet. ➪



Im Tenderinneren ist viel Platz für Elektronik, Batterien und Schalter.



Aufschlußreiche Tender-Unteransicht: Fast eine optische Bauanleitung.

Treibrädern
18 Rauchkammer-Handrad
19 Steckerkupplung zwischen Lok und Tender
20 Lautsprecher des Aggressionsstoppers
21 Batteriefach für zwei Batterien
22 Geräuscherzeuger für Läutewerk
23 Schiebeschalter
24 Schaltkammer für Aggressionsstopper
25 Platine des Aggressionsstoppers
26 Geräuscherzeuger für Läutewerk
27 Befestigungswinkel für Tendergehäuse
28 Luftbehälter für Lokpfeife
29 Lautsprecher für Läutegeräusch
30 Flexible Leitung zur Lok
31 Reedkontakt für Dampflok-Geräusch
32 Magnet zur Geräuscherzeugung
33 Reedkontakt für Läutegeräusch

- Der Antrieb mußte völlig neu gestaltet werden. Ich verwendete dafür einen 12-Volt-Gleichstrommotor der Firma Petrich mit 0,5 A Stromaufnahme bei 6000 U/min. Mit einem Schneckengetriebe 1:24 (eingängige Schnecke und Messingzahnrad mit 24 Zähnen, Modul 0,75) erreicht die Lok fast vollendete Modellgeschwindigkeit am Ende des Reglerbereichs von 0 bis 12 Volt.

- die Zugkraft reicht aus, einen 6-Wagen-Zug problemlos zu bewegen. Dazu wurden die Achsen federnd aufgehängt und die Lokmasse durch Zugabe von etwa 430 Gramm Ballast erhöht.

- In die Rahmeneinsparungen über den Rädern werden Schutzbleche aus 2 mm dickem Aluminiumblech eingeklebt.

- Die Veränderungen am Lokomotivoberteil beinhalten den Einsatz der Galeriestangen auf der Kuhfängerbohle und der Stützstangen zur Rauchkammer durch gedrehte Messingstangen, das Einkleben einer Metallscheibe in das Handrad der Rauchkammertür, auf das die aus Messing ausgesägte Lok-Nummer aufgelötet wird, die Auswechselung des Schornsteins durch ein entsprechendes Aluminium-Drehteil sowie die Verlängerung des Sand- und Dampfdoms durch eine Messinghülse von 10 mm Höhe. Außerdem wurde der Glockenstuhl samt Glocke durchbohrt und die Glocke abgesägt. Das war notwendig, um die Glocke beweglich aufzuhängen. Da ich auf die Raucherzeugung nicht verzichten wollte, übernahm ich die imitierte Siebabdeckung aus dem alten Schornstein und setzte diese in den neuen Schornstein ein.

- Das Führerhaus wird aus 1 mm dickem, harten Aluminiumblech zusammengesetzt. Die ausgesägten Teile werden an den Ecken mit Winkelprofilen verbunden (Schrauben) und die Fensterscheiben aus Plexiglas werden mit Pattex compakt eingeklebt. Die Nietimitationen bestehen aus kleinen Rundkopfnägeln, die in 0,8 mm große Bohrungen eingeklebt werden. Freistehende Rohrleitungen und exakt angefertigte Leitern und Tritte vervollständigen das Lokoberteil.

- Der Bau des Tenders der Lokomotive Nr. 60 beinhaltet die Herstellung des Fahrgestellrahmens aus 2,5 mm Aluminiumplatten und Winkelprofilen aus gleichem Material. Alle Teile werden durch Schraubverbindungen zusammengefügt. Der Tenderaufbau besteht aus 0,7 mm dickem Zinkblech, das sich gut löten läßt. Selbstverständlich ist auch die Verwendung anderer Materialien möglich. Die Kohlen im Tender bestehen aus echtem Anthrazit.

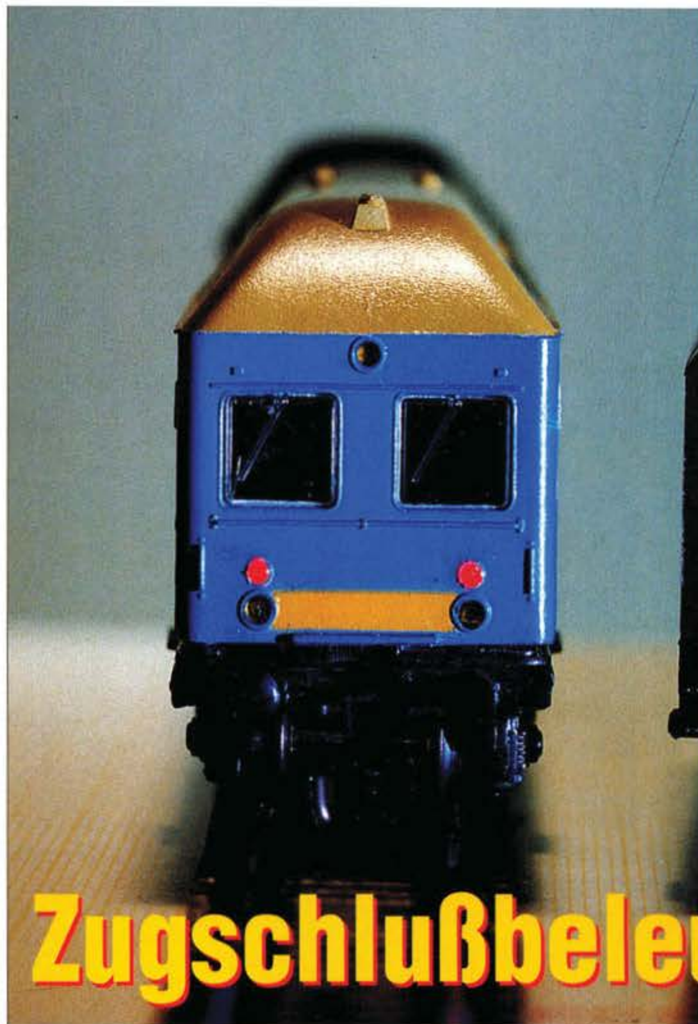
- Als handelsübliche Bauteile wurden für die Fachwerkdrehgestelle Seitenteile der ehemaligen AG 3/42 in Marienberg und Metallradsätze sowie amerikanische Wagenkupplungen der Firma Lehmann (LGB) verwendet.

Um auch dieses Modell mit einer Geräuschsimulation auszurüsten, verwendete ich Geräuscherzeuger, die unter der Bezeichnung „Aggressionsstopper" für 5,- bis 9,- DM im Handel erhältlich sind. Dazu wird der „Dauerfeuerknopf" des Aggressionsstoppers festgelegt und auf einer Tenderachse ein Erregermagnet aufgeschraubt. Beim Fahren wird über einen Reedkontakt im Tenderinneren das Geräusch des Aggressionsstoppers geschwindigkeitsabhängig eingeschaltet. Der Baustein für die Erzeugung der Läutegeräusche wurde ebenfalls aus seinem Gehäuse entfernt und unter die Tendergrundplatte geschraubt. Den Auslöseimpuls der bei der Original-Spielzeuglok durch Drücken auf den Schornstein initiiert wurde, übernimmt nun ein Reedkontakt, der beim Überfahren eines zwischen den Gleisen liegenden Magneten geschlossen wird. Ein kleiner Lautsprecher unter dem Tenderboden genügt, um das Geräusch des Läutewerks deutlich zum Klingen zu bringen. Die Stromversorgung dafür übernehmen zwei R-6-Batterien im Tenderkasten.

Die Stromabnahme für den Fahrstrom erfolgt über vier Schleiffedern an den Tenderrädern. Die Verbindung zur Lok ist durch Ministecker und Kupplung lösbar. Bei der Schaltung des Luftgenerators für die Lokpfeife sollte man darauf achten, daß der Rückwärtslauf des Gebläsemotors (saugen statt blasen) durch das Zwischenschalten von Dioden verhindert wird.

Die Lackierung der Lok-Teile sollte möglichst noch im demontierten Zustand erfolgen, später ist an manche Stellen nur schwer heranzukommen. Als Farben verwendete ich Revell-Farben Nr. 302, die ich mit dem Fehhaarpinsel auftrug. Dieses Verfahren wiederhole ich grundsätzlich ein zweites Mal bei einer 24stündigen Trockenzeit. Ich meine, daß der Anstrich erst durch dieses Verfahren den gewünschten Farbglanz alter Lokomotiven erhält.

Achim Delang



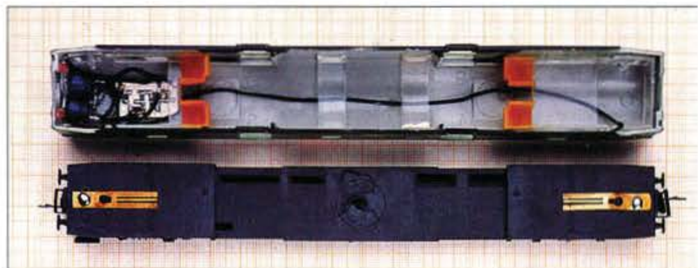
für TT-Reisezugwagen (3)

Das Leserecho auf die bisherigen Folgen dieser Serie ist groß. Ein Beweis für die modellbaugerechten Lösungen und den vertretbaren Aufwand an Selbstbauinitiativen.

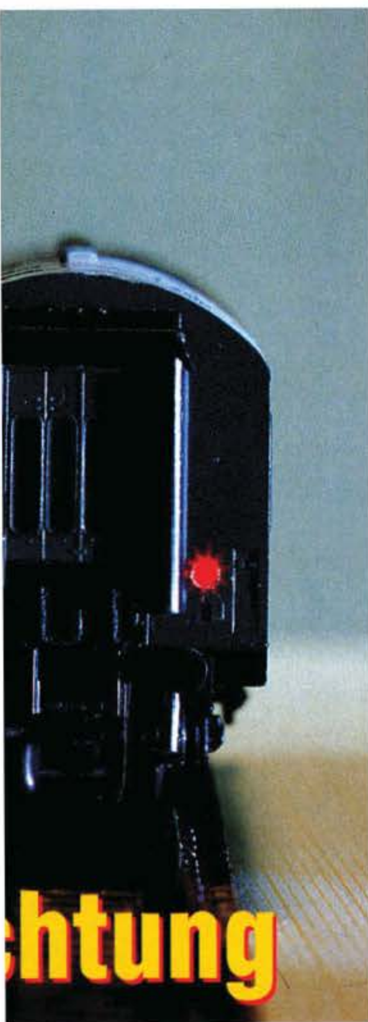
Das Erreichen von weitgehend modellgetreuen Lösungen mit geringen Mitteln und für den Durchschnittsmodellbauer handhabbaren Technologien war eine der Grundprämissen bei der Erarbeitung dieser Serie. Und in der Tat: Ist erst einmal die Hürde zur Herstellung von Leiterplatten in der entsprechenden Menge genommen, hält sich der materielle Aufwand an Schaltungsmaterial in engen Grenzen und ist durch jeden Elektronik-Laden realisierbar. Hier nun weitere Lösungsvorschläge bei der Zurü stung handelsüblicher TT-Model le aus der Berliner Produktion.

Vierachsige Reisezugwagen

Eine Sonderstellung im Wagen verband eines Reisezugs nehmer Bahnpostwagen ein. Zur Ausrü stung eines Wagens von BTTE Zeuke wird eine Leiterplatte von Typ B benötigt. Die Stromabnah me erfolgt analog der bei dei Schnellzugwagen. Vorteilhaft is

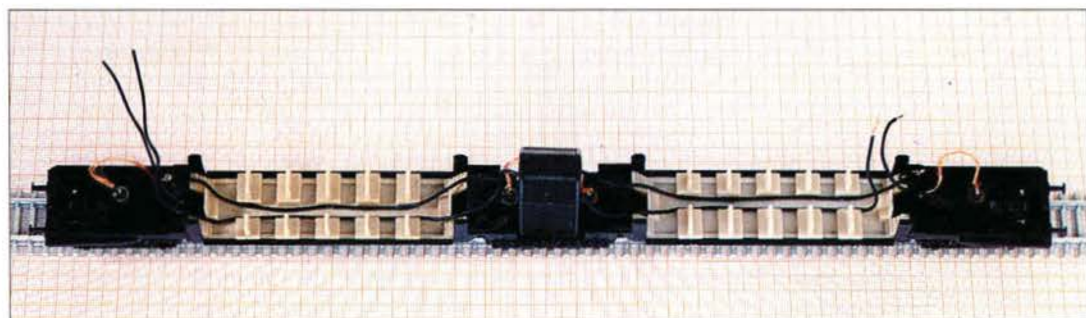


Beim Einbau der Beleuchtungseinheit in den Bahnpostwagen mußten die Fe dern zur Befestigung der Drehgestelle gekürzt werden.



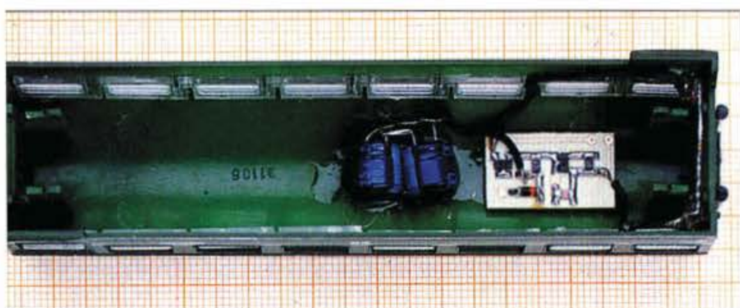
es, die Beleuchtung an dem Wagenende einzubauen, an dem sich nur eine Seitentür befindet, das sog. „Nichthandbremsende". Nach dem Aufbohren der Schlußleuchten, werden die Dioden eingeklebt, die noch nicht an der Leiterplatte befestigt wurden. Es ist jedoch ratsam, die Dioden vor dem Einkleben miteinander zu verlöten (Reihenschaltung) und erst nach dem Aushärten des Klebstoffs die Leiterplatte anzuschließen. Letztere befindet sich einschließlich der Kondensatoren in der Dachwölbung (kleben mit Zweikomponentenkleber).

Ein Reisezugwagen, der sich leider nicht mehr im laufenden Fertigungsprogramm von BTTB Zeuke befindet, ist der AB4üpe. Da er aber seinerzeit zu den meistgekauften Wagenmodellen gehörte, soll nachfolgend auch über seine Ausrüstung mit einem beleuchteten Zugschluß geschrieben werden. Auch hier wird zur Ausrüstung eine Leiterplatte vom Typ B benötigt, und auch hier dürfen die Leuchtdioden zum Einbau noch nicht mit der Leiterplatte verbunden sein. Durch einen Draht in Reihenschaltung verbunden, werden sie zunächst getrennt in die Bohrungen der Zugschlußbeleuchtung eingeklebt und erst danach mit der Leiterplatte und den Kondensatoren, die mit Gießharz in die Dachwölbung eingeklebt werden, verbunden. Da die Drehgestelle dieses Wagens nicht für eine Stromabnahme vorgesehen und außerdem die Achsen zapfengelagert sind, müssen neue Drehgestelle (etwa vom Rekowagen) verwendet werden. Für die Stromzuführung werden die Haltebohrungen am Wagenkasten aufgebohrt und von innen angesenkt. Dabei ist auf die Leichtgängigkeit der Drehgestellbewegungen besonders zu achten.



Fotos: KLAWIAN

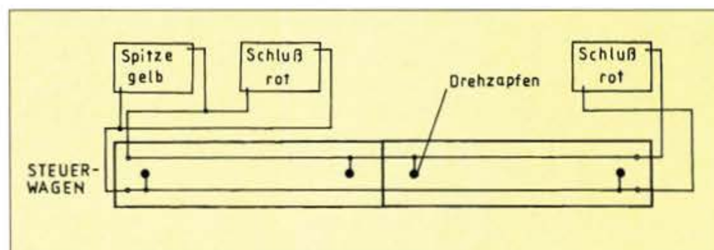
Bei der zweiteiligen Doppelstock-Wageneinheit werden alle Drehgestelle zur Stromabnahme herangezogen. Die Beweglichkeit der Drehgestelle wird duch großzügig in Schlaufen verlegte Litzen gesichert.



So werden die Leiterplatte und die Kondensatoren mit Gießharz in die Dachwölbung der zwei- und dreiachsigen Rekowagen eingeklebt.

Donnerbüchsen

So wurden wegen ihrer Geräuschentwicklung die zwei- und dreiachsigen Rekowagen des Vorbildes genannt. Für die Ausrüstung dieser BTTB-Modelle mit einer Zugschlußbeleuchtung eignen sich nur Exemplare aus der neueren Produktion, die Metallbügel als Achslager besitzen. Bei der Montage des Wagens ist besondere Vorsicht geboten: Die Haltenasen am Gehäuse sind sehr straff und spröde, so daß sie bei unvorsichtiger Handhabung leicht abbrechen können. Bei dieser Gelegenheit sollte man auch die Seitenverschieblichkeit der Mittelachse beim dreiachsigen Rekowagen korrigieren. Diese Freiheit der Seitenverschiebung wird nämlich bei engen Gleisradien eingeschränkt, und so hilft hier nur das beidseitige Wegfeilen der Längsträger im Bereich des Mittelachslagers. Zum Einsatz kommt wieder eine Leiterplatte vom Typ B. Auch der Einbau der Leuchtdioden erfolgt wieder getrennt von der Leiterplatte. Erst wenn diese und die Kondensatoren am Dach befestigt wurden, werden die Drahtverbindungen angelötet. Die Stromabnahme erfolgt über die Achslager. Dazu werden flexible Litzen verwendet, die durch Bohrungen im Wagenboden gefädelt werden. Die Radsätze sind einseitig isoliert.



Schaltungsskizze für die Umrüstung einer Doppelstockeinheit mit Zugschlußbeleuchtung. Die Dioden und Kondensatoren wurden nicht darstellt.

Doppelstockwagen

Das Besondere an den Steuerwagen der Doppelstockeinheiten ist die neben der Zugschlußbeleuchtung unterzubringende Spitzenbeleuchtung für den Fall, daß die Einheit geschoben wird. Dafür müssen gelbe Leuchtdioden verwendet werden, da es keine weißen gibt. Im gezogenen Zustand leuchtet natürlich nur das rote Zugschlußsignal.

Nach der Demontage des Wagenoberteils werden die Bohrungen für die Lampenimitation in der Stirnwand des Steuerwagens angebracht. Und wieder werden die Dioden einzeln und von der Leiterplatte getrennt (jedoch bereits mit vorbereiteten Anschlußleitungen versehen) in die Bohrungen eingeklebt. Die Leiterplatten und Kondensatoren befinden sich wieder in der Dachwölbung des Modells. Für das Dreilicht-Spitzensignal habe ich jedoch drei statt zwei Kondensatoren parallel geschaltet. Und da die gelben Leuchtdioden generell mehr Strom verbrauchen als die roten, wird der 270-Ohm-Widerstand auf der Leiterplatte gegen einen solchen mit 220 Ohm oder 180 Ohm ausgetauscht. Zur sicheren Stromabnahme werden alle Drehgestelle einer zweiteiligen Einheit herangezogen. Dazu werden an den Stiften der Drehzapfen Kupferlitzen angelötet, die wegen der Leichtgängigkeit noch in Schlaufen gelegt werden. Kritisch wird es beim Aufsetzen des Wagengehäuses an der Seite des Steuerabteils. Hier müssen nunmehr im Weg stehendes Material des Wagenbodens abgefeilt und möglicherweise auch an der Inneneinrichtung Korrekturen ausgeführt werden. Die Schaltung dieser Wageneinheit ist aus der Skizze ersichtlich.

Torsten Nitz

Die Nachricht von der Privatisierung der Harzbahnen brachte mir einen meiner letzten Besuche bei der Selketalbahn in Erinnerung. Er war an Eigentümlichkeiten unübertroffen und ist in dieser Form wohl nicht wiederholbar. Ich erzähle dieses Erlebnis hier als Bahngeschichte, damit jeder, der sie liest, sein Verhältnis zum Fetisch Auto überdenken möge. Denn letzlich ist es der Fahrgast, der über das Weiterbestehen einer Bahnstrecke und somit über manches touristische Kleinod entscheidet.

Das Züglein döste bei unserer Ankunft auf dem Bahnhof noch still vor sich hin. Es war aus zwei Reisezug- und einem Winzling von Packwagen komponiert, denen eine bullige Tenderlok aus den fünfziger Jahren vorstand. Sie hatte unlängst erst eine hundertjährige Ahnin abgelöst, genoß demzufolge einen Ruf als Neubaulok und galt als modern. Eine schwere Last konnte das Angehängte nicht für sie sein, und dennoch hatten wir den Eindruck, als müsse sie noch ein wenig ausruhen, bevor sie durch die lieblichen Täler der nahmen wir Gesprächsfetzen, untermischt von Klopfłakten, im Dreierrhythmus. Und da sich gewisse Zahlen wiederholten, wußten wir, was hier gespielt wurde.

Als der große Zeiger der altehrwürdigen Bahnhofsuhr auf die Fünf gehupft war und somit eine bereits zehnminütige Verspätung signalisierte, faßten wir Mut, die Dienstraumtür etwas weiter zu öffnen. Den neugierigen Blicken, die auf uns zusprangen, frotzelten wir entgegen, daß wir die einzigen Fahrgäste – falls wir stören sollten tout die Bahn bis 14.00 Uhr zurückhaben, um zum Feierabend nach Gernrode zu kommen. Wir aber beabsichtigten nicht, vor 18.00 Uhr zu Hause zu sein.

Unter Gelächter einigten wir uns schließlich, die angefangene Runde zu Ende zu spielen, und um 7.39 Uhr ging es endlich los.

„Alles Hasten ist vom Teufel, die Geruhsamkeit kommt von Gott". Kann man die Gemütlichkeit dieser Bahn besser verdeutlichen als mit diesem arabischen Spruch?

Das Wunderbare

IST GLEICH NEBENAN

Von den Harzbahnen ist mir die Selketalbahn die liebste. Ihre romatischen Akzente kann man einfach nicht übersehen. Bahnhöfe, die aus dem Märchenbuch gefallen zu sein scheinen, Lokomotivchen, deren Alter die Neunzig schon überschritten hat, dazu die bunten Wägelchen mit den offenen Plattformen, von der man Natur und frische Luft aus erster Hand genießt,



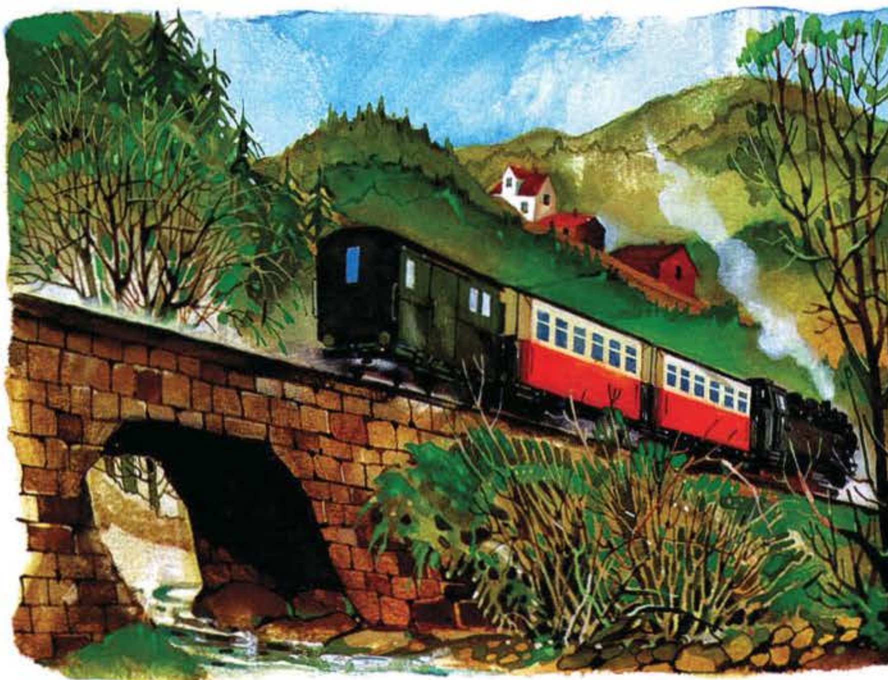
und nicht zuletzt die urige Betriebsführung erzeugen in mir eine Sehnsucht, die mich immer wieder an diese Strecke zieht.

Es war in der Zeit, als wir im politischen Niemandsland zwischen Wende und Tag der Einheit lebten. Als der Frühling die ersten lauen Lüfte wehen ließ, wollten mein Freund und ich wieder einmal die Seele baumeln lassen. Dazu quartierten wir uns kurzerhand in das Reichsbahnerholungsheim „Selketal" in Alexisbad ein.

Im attraktiven Fachwerkbau unweit des Bahnhofs war es in der Vergangenheit unmöglich, aufs Geratewohl ein Zimmer zu belegen. Derzeit jedoch waren wir willkommene Gäste und brachten die Anzahl der Urlauber auf immerhin neun. Dabei war die Vollpension zu einem Billigpreis zu haben, den ich nicht nennen darf, um nicht unglaubwürdig zu erscheinen.

Wir hatten vor, schon ab nächsten Morgen die Schönheiten der Harzregion mit der Bahn zu „erfahren". Dazu mußten wir den ersten Zug nach Eisfelder Talmühle benutzen.

Strecke schnaufen würde. Aus einem undichten Ventil ihres Kesselgefängnisses ließ sie wie ein schlafender Wächter kleine Dampffähnchen in den wolkenlosen Himmel entfliehen, und ihre Luftpumpe schmatzte dazu wie ein Schnarcher, der seinen Rhythmus bisweilen unterbricht, um angesammelte Feuchtigkeit abzuschlucken. Hinter den Baumkronen machte sich die Sonne zu schaffen; da wir uns in einem Talkessel befanden, mochte es noch eine Weile dauern, bis wir ihr Wirken zu spüren bekämen. Den kühlen Morgen begleitete eine himmlische Ruhe, die jedoch spätestens in zwei Stunden dahinsein würde, wenn sich die Blechlawine der Ausflügler näherte.



Aus dem Heizhahn des letzten Wagens befreite sich säuselnd der Abdampf und versprach wohlige Wärme in den Abteilen, nach der wir uns angesichts des Raubreifs auch sehnten. Auf der Suche nach einem gemütlichen Sitzplatz fiel uns auf, daß wir die einzigen Fahrgäste waren. Auch vom Personal des Zuges gab es keine Spur. Mißtrauisch spähend entdeckten wir die nur angelehnte Tür zum Dienstraum der Aufsicht, und hellhörig ver- – auch an einem anderen Tag wiederkommen oder einen späteren Zug nehmen könnten, kurz, daß sie sich wegen uns nicht extra zu bemühen brauchten. Doch von innen unkten sie zurück, nein, nein, daß sei nicht nötig, die Fahrt müsse sowieso stattfinden, denn es seien ein Dienstbrief und auch eine Geldtasche nach Eisfelder Talmühle zu schaffen. Da uns das leid tat, gaben wir uns als Leute vom Fach zu erkennen und boten an, Lokomotive und Wagen gewissermaßen als Leihgabe zu nutzen. Es würde uns auch nichts ausmachen, die Unterwegsaufgaben gegen eventuelle weitere Reisende zu erfüllen. Beinahe hätte es geklappt, aber das Personal wollte par-

Zur Ehrenrettung sei gesagt, daß wir pünktlich am Ziel waren. Dabei wurden wir gewahr, was die alte Neubaulok zu leisten vermochte und wie eine Schmalspurbahn in punkto Geschwindigkeit es allemal mit dem derzeitigen Straßenverkehr aufnehmen kann.

Das Wunderbare ist gleich nebenan, so möchte man meinen, wenn man sich aufmacht und bemüht, Idyllen zu entdecken. Am Lenkrad eines Autos wird das weniger gelingen. Noch sind die Oasen einer untergehenden Welt vorhanden. Wir sollten sie in unsere Entdeckungen einbeziehen, bevor sie sich nicht mehr rechnen.

Klaus Bünger, Doberlug

Keine Ersatzteile

Mit Verlaub, Herr Parisel, Ihre Stellungnahme in MEB 3/93 zur Handhabung der Ersatzteillieferung durch die BTTB Zeuke GmbH ist ein Schlag ins Gesicht engagierter Anhänger der „Spur der Mitte". Ihr Überleben als einziger Großserienhersteller der Nenngröße TT werden Sie, sollten Sie es tatsächlich schaffen, den seit Jahrzehnten auf Eigeninitiative und Selbstbau angewiesenen Anhängern der 12-mm-Spur zu verdanken haben. In Ost und in West sind wir zu Zeiten des real existierenden Sozialismus nicht überschwemmt worden mit neuen und qualitativ hochwertigen Eisenbahnmodellen. Wir sind das Abwarten und Improvisieren gewohnt. Ein Lichtblick war dabei jedoch, daß bis dato Ersatzteile preisgünstig zu bekommen waren, so daß man für sich selbst und wenn man etwas Zeit und Routine hatte, auch für befreundete Modellbahner einige Stücke baute. Auf diese Weise sind Modelle wie die BR 80, 64, 58 und viele mehr entstanden, die Sie nie angeboten haben. Wir „Trittbrettfahrer" sind es, die seit der Wende darauf warten, daß neue Modelle in zeitgemäßer Technologie Ihr Haus verlassen. Stattdessen bieten Sie alte Modelle in der „zehnten" Farbvariante an. Sollte es Ihnen dann nicht auch möglich sein, Ersatzteile, deren Formen aus alten Beständen noch vorhanden sind, kostengünstig auf den Markt zu bringen? Ich sehe kein verantwortungsloses Handeln in dem Tun der „Trittbrettfahrer"!

Sie, Herr Parisel, als Mitglied des Managements der BTTB Zeuke GmbH, handeln jedoch verantwortungslos gegenüber den Ihnen noch verbliebenen Mitarbeitern, wenn Sie den restlichen TT-Modelleisenbahnern nicht endlich ein zukunftsträchtiges Konzept auf den Tisch legen. Ihr bisheriges Erscheinungsbild auf dem Markt ist kein Garant für in Zukunft gesicherte Arbeitsplätze. Sicherlich mögen Sie unzählige Stunden dem Unternehmen geopfert haben. Aber Quantität der Arbeit ist nicht gleichbedeutend mit Qualität und Erfolg. Da sind mehrere wohl etwas rühriger! Beweis dafür ist doch die Tatsache, daß neue Modelle aus Ihrem Programm ganz überwiegend nicht auf Ihren Reißbrettern entwickelt wurden. Gerade konnte ich das erste Modell von maTTra, die DB 218, ausprobieren. Ich bin entzückt von der Qualität und insbesondere vom Fahrverhalten dieser neuen Lokomotive! An solchen Maßstäben werden Sie sich messen lassen müssen.

Also, als Empfehlung möchte ich Ihnen auf den Weg geben, Ihre kostbare Zeit nicht damit zu verschwenden, Pamphlete gegen engagierte TTler zu verfassen. Bringen Sie endlich etwas Zukunftsträchtiges auf den Markt, sonst sind Sie weg vom Fenster! Auch ohne Sie werden zumindest einige „Trittbrettfahrer" die „Spur der Mitte" als Hobby betreiben. Ich werde zu Ihnen gehören!

K. Erdmann, W-2241 Linden

Keine Ersatzteile

Zeuke TT ist dabei, auf dem Modellbahnmarkt „Fuß zu fassen". Das ist aber keine einseitige Angelegenheit, sondern Sache von bisher treuen TT-Kunden der ehemaligen DDR und Zeuke! Ohne Werbung läuft nichts und wer könnte besser werben als gestandene TT-Bahner? Das setzt aber voraus, daß die Produkte von Zeuke betriebssicher und gut mit Ersatzteilen versorgt sind. Wenn einige „Kleinproduzenten" auch z. Zt. wie Blutegel am Betriebserfolg und an den Ersatzteilen von Zeuke saugen, so kann es doch nur eine Möglichkeit geben, sich dieser „Trittbrettfahrer" zu erwehren: Besser und in größerer Zahl produzieren und billiger, damit sind die Parasiten vor unüberwindliche Barrieren gestellt. Der falsche Weg ist, alte und treue Kunden zu vergrämen. Die Spur N, in der DDR arg vernachlässigt, kann durchaus durch ihr gutes Angebot dem Zeuke-Betrieb das Wasser abgraben, zumal auf kleinerem Raum mehr aufgebaut werden kann.

Für Zeuke besteht auch die dringende Notwendigkeit, einen guten Kundendienst zu betreiben. Unter Kundendienst verstehe ich, daß den älteren Kunden bessere Ersatzteile (aber kompatibel) angeboten werden als früher, z.B. Weichenantriebe mit funktionierender Endabschaltung, Radschleifer bisheriger Modelle, Kohlen für Motore usw.

Außerdem sollte das Sortiment verbessert werden. Die DKW z.B. sind so, als würden die Fahrzeuge über Sturzacker fahren; das ist unzumutbar. Wenn dieser Weg begangen wird, die Preise nicht in astronomische Höhen klettern, dann sind zufriedene Kunden die beste Reklame. Die TT-Schar in der ehemaligen DDR ist groß, ein Potential, was Zeuke nutzen sollte, statt neidisch auf die Kleinhersteller zu blicken. Arrangieren ist gefragt, die Kleinhersteller haben sowieso keine Zukunft, wenn Zeuke zulegt.

G. Dähne, O-8038 Dresden

Keine Ersatzteile

Schon zu DDR-Zeiten kam man sehr schlecht an TT-Ersatzteile heran. Jetzt ist es noch viel schlimmer. Wenn Herr Parisel erst den amerikanischen Markt statt den deutschen (wo die meisten TTler seßhaft sind) sättigen muß, so ist es doch kein Wunder, daß die TTler aufsässig werden. Herr Parisel vertritt wahrscheinlich auch die Meinung, daß das Angebot, was es zur Zeit im Handel gibt (Neuheiten inbegriffen) ausreichend ist. Aber da irrt er gewaltig. In unserer Spur fehlt noch eine Menge, und da bauen die TTler eben selbst.

Mein Bruder und ich sind wegen so einer Kleinserienherstellung an die Zeuke-Mannschaft zur Spielwarenmesse 1992 herangetreten und hatten sogar ein Mustermodell mit. Einfach stehen gelassen hat man uns. Auch ein Schreiben zur Zusammenarbeit an Herrn Parisel hat nichts genutzt. Herr Parisel antwortete, er habe selber vor, 1993 den 26,4-m-D-Zugwagen (wie wir ihn in Kleinserie herstellen wollten) vorzustellen. Haben Sie am Zeuke-Stand 1993 etwas davon gesehen? Wir nicht – da bringt man lieber die neue BR 155 in den Europa-Farben, was der größte Mist ist.

Wir sind keine Trittbrettfahrer, die sich auf Kosten von Herrn Parisel bereichern wollen. Es sollen nur neue Modelle entstehen zum Nutzen aller TTler. Ich werde nicht wieder an Herrn Parisel schreiben, denn inzwischen ha- ➪

ben wir eine andere Quelle, wo wir unser Material für Eigenbauten und Kleinserien beziehen.
Ein letztes Wort als TT-Freund: Entweder Herr Parisel arbeitet mit den TTlern Hand in Hand – dann ist das okay – oder er will Krieg mit uns. Den kann er dann haben.

J.-H. Kolberg, O-4900 Naumburg

Zu teuer

Viele Dinge, die Herr Kempf in seinem Brief (MEB 3/93) erwähnt, sind durchaus richtig. So die Forderungen nach betriebssicheren Fahrzeugen mit vernünftigen Antrieben, die teilweise viel zu hohen Preise, die Standardisierung von Bauteilen. Letztere würden sicher die Herstellungskosten senken.
Hier ist jedoch kaum die Ursache für den hohen Verkaufspreis zu finden. Vielmehr verursachen aufwendige Werbebroschüren (mit teilweise weit vorausgreifenden Vorankündigungen) und sonstige Absatzförderungen schon hohe Kosten beim Hersteller.
Andererseits aber sind die Herstellungskosten bei den großen Firmen, durch hohe Stückzahlen, erheblich geringer als bei den kleinen. Die Abgabepreise an den Einzelhandel sind aber trotzdem nicht kleiner. Der Preisaufschlag (Gewinn) ist also ziemlich hoch.
Aber auch die Händler verfügen teils über erhebliche Gewinnspannen. Wie sonst ist es zu erklären, daß ich das gleiche Fahrzeugmodell bei dem einen Händler 30% billiger kaufen kann als bei einem anderen? Das ist schmerzlich für den Endverbraucher. Aber die Hersteller werden diese Preispolitik so lange weiter treiben, wie die Verkaufszahlen nicht sinken. – Marktgesetz! – Selbst massive Kritik in Form von Boykott dürfte keine Lösung sein, da sich hier alle großen Hersteller einig sind (fast ein Monopol!). Wo sollte man also in Zukunft kaufen?
Ich möchte vielmehr einen Appell an die Hersteller richten, die Preise nicht weiterhin so rapide steigen zu lassen. Trotzdem sollten spürbare Verbesserungen bezüglich Stromabnahme, Antrieb und Detaillierung realisiert werden.
Der Nachwuchs (auch der Erwachsene) hat nicht mehr soviel Geld zur Verfügung, wie vor Jahren. Zur Zeit sinkt das Durchschnittseinkommen der Familien (Manager u. ä. nicht berücksichtigt). Zusätzlich verschlingen andere teure Hobby (Computer & Co) einen großen Teil des Etats!
Also bitte, liebe Hersteller, seid in der Preisgestaltung maßvoller als bisher!
Zurück zu Herrn Kempf: Die Forderung nach Modellen, die kindergerechtes Spielen erlauben und weniger Details aufweisen, die beschädigt werden könnten, ist sicher berechtigt. Mehrere Hersteller tragen dem bereits Rechnung, indem sie einige Modelle in zwei Versionen anbieten. Das ist der richtige Weg, nicht die Vereinfachung aller Modelle. Ich würde mir keine Dampflok kaufen, an der die Kesselleitungen angespritzt sind, wie vor 20 Jahren. Allerdings kommen meine Fahrzeuge auch nicht in Kinderhände, denn meine Kinder haben eine eigene Bahn, die auch mal einen Stoß verkraftet. Und das gilt auch für Loks und Wagen.

H. Wallmann, W-2200 Elmshorn

ICE-Faltenbalg

Zur Veröffentlichung im Heft 3/93, Seite35, kann ich folgendes ergänzen:
Dieser Versuchsübergang wurde nicht erst im Herbst 1992 montiert, wie es angesichts des Untersuchungsdatums des Pärchens vielleicht naheliegend anzunehmen ist, vielmehr existiert dieser Umbau an den Wagen bereits seit zumindest 1987 – gesehen habe ich das Pärchen (die nach meiner Erinnerung die Wagenendnummern 017 und 018 haben) erstmals im Spätsommer 1987.
Meines Wissens existierte zumindest in dieser Zeit noch ein weiteres, ähnliches Pärchen derselben Bpmz-Vorserie.
Dieser Versuch diente zum Studium der zu entwickelnden druckdichten Wagenübergänge für den InterCity-Expreß-Zug. Inzwischen bewährt sich in diesen Triebzügen der jetzt anzutreffende Faltenbalg. Der Versuchs-Faltenbalg dürfte heute kaum noch praktische Bedeutung haben.

J. Borchers, Hamburg

Modulomanie

Die Intermodellbau in Dortmund hat mich beunruhigt. Insofern nämlich, daß mich die Kozeption der meisten ausgestellten Modellbahnanlagen – oder besser: die schleichende Veränderung der Konzeptionen dieser Anlagen – das Schlimmste ahnen läßt. Wenn denn schon solche Ausstellungen repräsentativ sein sollen für den Geschmack unserer Hobbyeisenbahner in allen Nenngrößen, dann „Gute Nacht, Modell-Landschaft!"
Noch vor Jahren waren auf solchen Ausstellungen Anlagen zu sehen nach Art der Schokoladenwerbung: Quadratisch, praktisch, gut. Doch allmählich hat sich das geändert; in diesem Jahr waren fast nur Bandwurmanlagen zu sehen – kilometerlange Aneinanderreihungen von Modulen, die manchmal noch nicht einmal zueinander paßten. Die Modultechnik mag ja praktische Vorteile (nicht Vorzüge!) haben, aber wo bleibt denn dabei die Landschaft? Die frühstücksbrettchenbreiten Puzzleteile bieten doch neben den Gleisen kaum noch Platz für einen Streifen Gras... um es bewußt zu übertreiben. Daß eine längenbetonte Anlage auch sinnvoll und modellbahnästhetisch sein kann, beweist die Nachbildung der Furka-Dampfbahn-Strecke in H0.
Eine wohltuende Ausnahme von der Modulomanie entdeckte ich auch auf der Anlage des MEC Saalfeld. Hier konnte die Fahrt der Züge durch die Landschaft mit den Augen verfolgt werden, ohne daß an den Bügelbrettern entlanggespurtet werden mußte. Einfach schön!

V. W. Kulisch, W-4352 Herten



Blick auf die Fahrzeughalle mit den nach historischen Vorbildern nachgestalteten Lampen.

Foto: DRM



Foto: J. Glöckner

Personenverkehr im winterlichen Rebstock: „Warm anziehen für ein eiskaltes Vergnügen" hieß es am 3. Januar 1993 die Devise bei „Feldbahndampf und Glühwein".

Ungewöhnliche Zugabe

„Am Rebstock" ist eine alte Frankfurter Flurbezeichnung. 1912 landeten auf dem Gelände Luftschiffe. Heute existiert hier ein Freizeitpark mit einer ungewöhnlichen Zugabe: eine Feldbahn, auf der historische Fahrzeuge unterschiedlichster Bauart und Herkunft verkehren.



Foto: K. Duensing

Lokomotive 4 (Bn2t/O&K/1906/2053) mit einem aus Kastenwagen bestehenden Feldbahnzug im Bereich des Bahnhofs Kaiserdamm.

Gleich neben dem Park, Am Römerhof 15a, wurde 1987 das Frankfurter Feldbahnmuseum eröffnet. Es entstand ab 1985 aus der Initiative des privaten Vereins Dampfbahn Rhein-Main e.V. und mit Unterstützung der Stadt Frankfurt (Main). Das Museumsgebäude hat eine Nutzfläche von rund 600 m², umfaßt die Fahrzeughalle mit Werkstatt sowie Sozialräume und den Austellungsraum.

Der Grundstock für die Fahrzeugsammlung wurde bereits im Jahre 1975 in Mainflingen, einem Frankfurter Vorort, gelegt. Einige junge Schmalspurbahnfreunde entschlossen sich seinerzeit, dort eine betriebsfähige Feldbahnlokomotive der Nachwelt zu erhalten. Nach mehreren Zwischenstationen gelang zehn Jahre später der „Sprung" in die Nähe des Rebstockparkes. Die Vereinsmitglieder betreiben das Museum auf privater, ehrenamtlicher Basis. Das fast vergessene Transportmittel Feldbahn soll als lebendiges Denkmal erhalten werden. Lebendig deshalb, weil die Fahrzeuge nicht nur gesammelt und restauriert, sondern



Nicht wiederzuerkennen: die ehemalige DR-Lokomotive 99 3313 von der Waldeisenbahn Muskau. Die Maschine präsentiert sich nun wieder im ursprünglichen Zustand.



Foto: H. Bartel

Blick in das ebenfalls restaurierte Innenleben des Bautzener HF-Wagens Nr. 104 Diese Fahrzeugbauart gab es bereits im ersten Weltkrieg als Lazarettwagen.



Eine noch 1950 bei Jung gebaute Heeresfeldbahnlokomotive, allerdings für das Zementwerk Orissa in Indien.



Foto: H. Bartel

Lokomotive 6 (Bn2t/Henschel/1939/24011), ex HF-Nr.5026

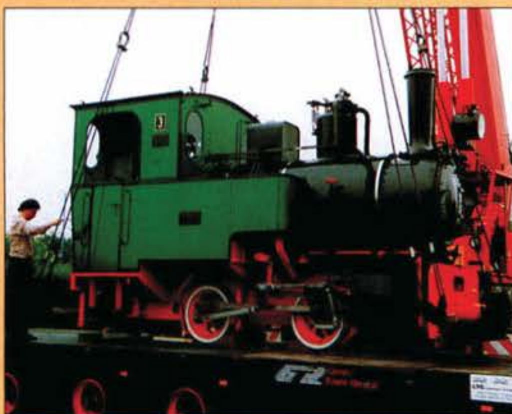


Foto: K. Seuberth

Lokomotive 3 (Bn2t/Henschel/1948/28033) – sie gehörte einst zum Typ Riesa – ist nach einer Revision aus dem Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz zurückgekehrt.

MEB *Tip*

Museum
Geöffnet von 14 bis 17 Uhr jeden ersten Sonntag im Monat

Fahrbetrieb
jeweils von 10 bis 17 Uhr am 16. Mai. 5. und 6. Juni, 4. bis 8. und 10. Juli, 1. August, 5. und 26. September, 2., 3. und 17. Oktober 1993

Spezialprogramme
5. bis 8. Juli 1993 „Schulwoche im Feldbahnmuseum", speziell für Schüler und Besuchergruppen

10. Juli 1993 „Jugend-Informationstag" unter dem Motto „Ansehen, Anfassen, Arbeiten für Jugendliche"

5./6. Juni und 2./3. Oktober 1993: „Frankfurter Feldbahnfest", Einsatz, Fahrten durch Kleingärten, vielfältiges Rahmenprogramm

9. Januar 1994: „Feldbahndampf und Glühwein", mehrere Dampflokomotiven im Einsatz, Fahrten durch Kleingärten, Rahmenprogramm.

Anschrift
Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15 A, W-6000 Frankfurt (Main), Telefon 069/709292





Eine typische Gmeinder-Diesellok aus den 30er Jahre vor einem Arbeitszug. Die Maschine ist baugleich mit d früheren DR-Lokomotiven Kö 0406 und Kö 0407.





Foto: DRM

Diesellokomotive D 9, hergestellt von der Firma Moes im Jahre 1930.



Von der in Polen befindlichen Waldbahn Lipa wurde die Lokomotive 5 des poln schen Serientyps Lars (Cn2t/Chrzanow/1958/3812), ex Ty 3812, übernommen.

auch auf der 1,2 km langen Strecke eingesetzt werden.

Historische Lokomotiven und Wagen, die früher bei Ziegeleien und Steinbrüchen, bei Torfwerken, auf Großbaustellen oder in der Industrie anzutreffen waren, werden auch künftige Generationen auf dieses besondere Verkehrsmittel aufmerksam machen. Inzwischen gehören 24 Triebfahrzeuge und rund 80 Wagen zum Fahrzeugbestand. Sehenswert ist außerdem eine Ausstellung von Fotos, Dokumenten und Dioramen, die einen kompletten Überblick über dieses Transportsystem geben.

Etwas für Feldbahnen Untypisches wird den Besucher des Frankfurter Feldbahnmuseums positiv überraschen: Es verkehren auch Personenzüge! Die ausschließlich dafür im Eigenbau entstandenen Wagen sind oft ein besonderer Anziehungspunkt für Familien mit Kindern.

Der Feldbahnbetrieb erfreut sich eines ständig wachsenden Zuspruchs. Ein Besuch lohnt sich in jedem Fall, zumal der Rebstock nicht weit vom Frankfurter Hauptbahnhof entfernt ist.

Hans Bartel

Triebfahrzeuge des Frankfurter Feldbahnmuseums e.V.

Nr.	Hersteller	Typ	Fabrik-Nr.	Baujahr	Bauart	Länge (m)	Masse (t)	Leistung (PS)	betriebsfähig
Dampflokomotiven									
1	Heilbronn	II	393	1900	Bn2t	4,66	7,60	35	nein
2	Henschel	Fabia	20517	1925	Bn2t	5,15	9,00	50	ja
4	Orenstein & Koppel		2053	1906	Bn2t	4,47	8,80	40	ja
5	Jung	Hilax	9295	1941	Bn2t	5,41	11,00	65	ja
6	Henschel	Fabia	24011	1939	Bn2t	5,27	9,00	50	ja
7	Decauville		1593	1915	Cn2t	5,20	10,50	60	nein
8	Borsig	Brigadelok	8836	1914	Dn2t	5,93	13,00	75	ja
9	Chrzanow	Las	3812	1958	Cn2(t)	8,87	12,00	80	ja
10	Jung	HF 110C	10142	1950	Cn2(t)	9,70	29,50	110	nein
11	Jung	HF 110C	10137	1952	Cn2(t)	9,70	29,50	110	nein
Diesellokomotiven									
D 1	Gmeinder		2176	1938	B-dm	2,07	4,50	20-24	ja
D 2	Gmeinder		1987	1938	B-dm	2,82	4,50	15-18	ja
D 3	Deutz	ä. OMZ 117	56349	1956	B-dm	3,10	6,60	28	ja
D 4	Gmeinder		2301	1938	B-dm	5,25	12,00	100	ja
D 5	Gmeinder	HF130C	4313	1947	C-dh	5,72	15,20	130	ja
D 6	Diema	DTL 30	3174	1971	B-dm	3,10	4,50	44	ja
D 7	Ruhrtaler	G9Z	3347	1955	B-dm	2,09	2,70	9-10	ja
D 8	Deutz	MLH 220	-	ca. 1940	B-dm	2,68	4,50	20	nein
D 9	Moes		-	ca. 1930	B-dm	3,66	-	-	ja
D10	Orenstein & Koppel	Rl1c	9193	1939	B-dm	2,47	3,00	10-11	nein
D11	LKM	Ns2f	248837	1957	B-dm	3,03	6,20	36	ja
Elektrolokomotiven									
E1	Siemens/Schalke	Akkulok	5904	1957	A1-a	1,96	2,10	8	ja
E2	Siemens & Schuckert		2212	1925	Bo	3,98	8,00	50	nein
Sondertriebfahrzeuge									
20	Hatlapa	Schienenkuli	3683	1947	B-dm	1,83	0,60	4,5	nein
21	Fa. Scharf	Schienen-	-	1982	1A	1,25	0,07	-	ja
22	Fa. Scharf	fahrrad	-	ca. 1960	1A	??	0,07	-	nein
23	Diema	Selbstfahrer	3311	1973	1A-A1-dh	7,60	4,00	47	ja
24	ZNTK Piła	Draisine	1	1990	1A	2,42	0,30	-	ja

DB 221

Der Erfolg der 1954 in Dienst gestellten Lokomotiven der BR V 200^{0} (später BR 220) ließ nur wenige Forderungen offen. Eine war die nach einer höheren installierten Motorleistung. Damit sollten die steigenden Leistungsanforderungen im Betriebsdienst noch besser erfüllt werden. 1960 ließ daher die DB eine leistungsstärkere Lokomotive unter Beibehaltung des bewährten Fahrzeugteils der V 200^{0} entwickeln. Zur Einhaltung der Dienstmasse bei schwerer gewordenen Maschinenanlagen mußten lediglich am Fahrzeugteil und an einigen Hilfseinrichtungen massesparende Umkonstruktionen vorgenommen werden.
Mit dem Einbau von zwei 995-kW-Dieselmotoren waren natürlich auch alle Baugruppen und Bauteile der hydraulischen Leistungsübertragung der höheren installierten Leistung angepaßt worden.

Die Zugheizanlage wurde auf einen Zwangsumlaufkessel mit größerer Leistung und geringerer Einbaumasse gegenüber der BR V 200^{0} umgestellt. Steuerung und Überwachung wurden entsprechend den vorliegenden Betriebserfahrungen und neuerer Erkenntnisse wesentlich verbessert. Auch diese Fahrzeuge, die von der DB zunächst als V 200^{1} und ab 1968 als BR 221 eingeordnet waren, bewährten sich im schweren Fernschnellzugdienst, wurden aber später durch die fortschreitende Elektrifizierung der Hauptstrecken immer mehr in den schweren Güterzugdienst verdrängt.
Nach der Ausmusterung der letzten Lokomotive dieser BR bei der DB im Jahre 1988 wurden noch 25 Fahrzeuge von den Albanischen und Griechischen Staatsbahnen gekauft und dort eingesetzt.

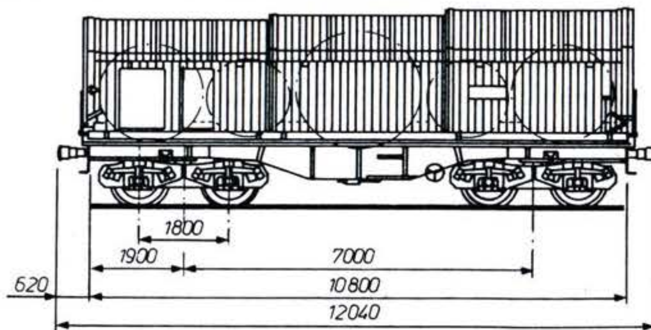
W. Glatte



Urprüngliche Farbgebung. Lokomotive 221 104 im Bahnhof Dorsten am 26. August 1985.
Foto: A. Staudacher

DB Shimms 708

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



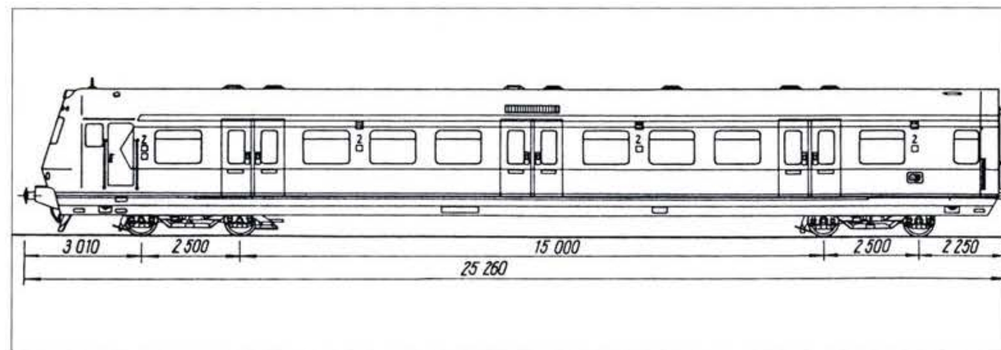
Um ein modernes Fahrzeug insbesondere für den Blechrollentransport zur Verfügung zu haben, beschaffte die DB ab 1978 mehrere Wagen der Gattung Shimms 708.

Die Stirnwände sind fest mit dem aus fünf Lademulden bestehenden Untergestell verbunden, und drei Stahlhauben lassen sich ineinanderschieben.

Ausgewählte Daten: Ladefläche - m^2 • Ladevolumen - m^2 • Tragfähigkeit 57,0 t • Eigenmasse 22,8 t

Bfx 796

Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 4,4; H0: x 2,3; TT: x 1,67; N: x 1,25; Z: x 0,91



Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 140 km/h • Laufkreisdurchmesser 730 mm • Dienstmasse 30,7 t • Sitzplätze 62 • Aborte 2 • Diensträume 1

Um den Nah- bzw. S-Bahn-Verkehr so wirtschaftlich wie nur möglich zu gestalten, entstand in den Jahren 1978/79 der Steuerwagen Bxf 796.
Die Fahrzeuge bewähren sich gut, sind anspruchslos in der Instandhaltung und ebenfalls im S-Bahn-Verkehr des Rhein-Ruhr-Gebietes anzutreffen.
Die Farbgebung entspricht dem Design-Konzept der DB von 1985.

Schnittstel





Art.Nr. 43477
Art.Nr. 44047



AB JETZT MIT 24 SEITEN!

Ein „terminus technicus“ dem eine gewisse philosophische Dimension nicht abgesprochen werden kann. Ermöglicht doch die „Schnittstelle“ ganz allgemein den Zugang zu bisher Verschlossenem und damit die Begegnung unterschiedlicher Welten. Was das mit Modellbahn zu tun hat? Nun, auch hier ist es Zeit, daß Systeme zusammenwachsen. Freizügiger Einsatz der Betriebsmittel, ausgewählt nach Ihrer persönlichen Entscheidung, in jedem Fall passend zu Ihrem Betriebssystem.
Die universelle Digital-Schnittstelle mit der die ROCO HO Lokomotiv-Neuentwicklungen serienmäßig ausgestattet sind, ist ein Schritt in diese Richtung.

Daß das brandneue ROCO Modell der BR 112 auch sonst allerhand zu bieten hat, beweisen einerseits die Abbildung, andererseits eine Probefahrt demnächst bei Ihrem Fachhändler.
Und wenn Sie schon mal dort sind, können Sie gleich die weiteren, jetzt zur Auslieferung gelangenden Neuheiten begutachten: Köf III (jetzt mit Schwungmasse); 3-teil. Gaskesselwagenset, Ep. IV; festgekuppelte Umbau-Doppelwagen, Ep. IV (alle HO) und BR 150, Ep. V, in N.

Übrigens: Mehr über die Digital-Schnittstelle, die auch intelligente Schaltungstricks ermöglicht, lesen Sie in einer Serie ab ROCO-Report 28!



Art.Nr. 43681
Art.Nr. 44073



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-8228 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49